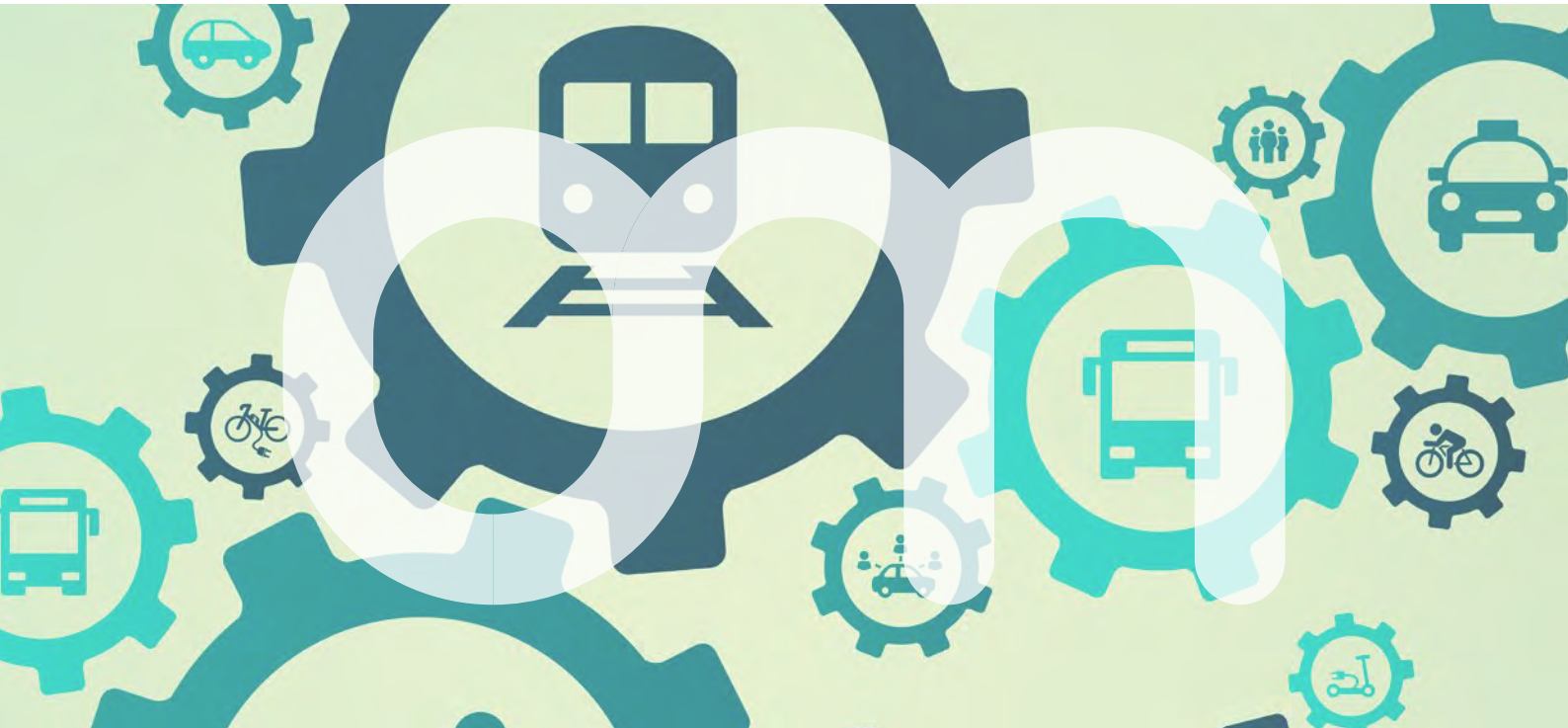


# odenwaldmobil.de

Wir organisieren Mobilität



Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG)

Smart Mobility im ländlichen Raum



# Themenübersicht

Quo vadis ÖPNV?	5
Mobility as a Service	6
On-Demand-Mobilität	8
Smart Mobility auf dem Land	10
Vom (statischen) Fahrplan zur (dynamischen) Mobilitätsgarantie	12
„Fahrdienst Jedermann“	14
Säulen des ÖPNV-Bedarfsverkehrs im Odenwaldkreis:	
RufBus und taxOMobil	16
Digitales Informations- und Buchungssystem	20
Integration und Intermodalität	22
Einheitlicher Fahrpreis	24
Nutzerfinanzierung sichert Kostendeckung	28
Rechtsstatus des Vermittlers	30
Gegenwärtiger Stand	32
Persönliche Mobilitätsberatung	38

## Impressum

### Herausgeber:

Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG)  
Abteilung öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)  
Hulster Straße 2  
64720 Michelstadt

### Verantwortlich für den Inhalt:

Peter Krämer (Abteilungsleiter ÖPNV)

### Gestaltung:

Stefan Reinhardt, Marcel Bürner  
(Kommunikation)

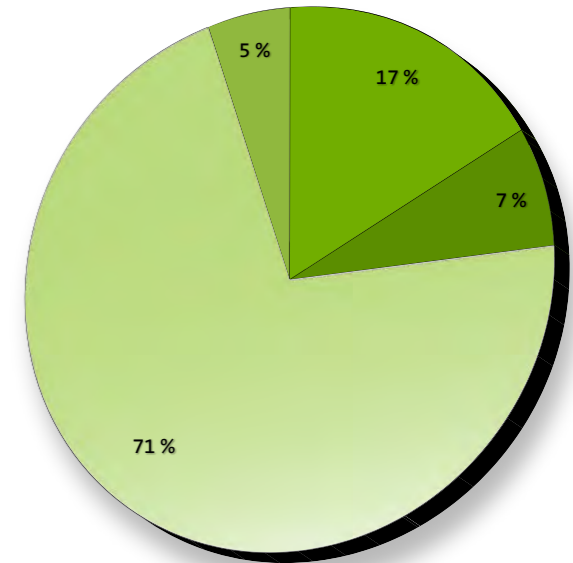


## Quo vadis ÖPNV?

Die Mobilität im ländlichen Raum wird über die **Verfügbarkeit des Autos** definiert. Auf 1.000 Einwohner entfallen 600 zugelassene Personenkraftwagen. Bei 62.000 zugelassenen Personenkraftwagen und 41.300 Haushalte im Odenwaldkreis verfügt jeder Haushalt statistisch über 1,5 Fahrzeuge. Oder: Jeder zweite Haushalt besitzt einen Zweitwagen.

Der **Modal Split-Anteil** des Individualverkehrs in peripheren ländlichen Räumen liegt bei über 70 %, der des öffentlichen Verkehrs nur bei 5 %. Der ÖV wiederum ist vom Schülerverkehr dominiert: 80 % sind Schüler und Auszubildende, bei denen zwei Drittel der Landkreis als Schulträger die Beförderungskosten trägt. Der Gelegenheitsverkehr auf den Überlandlinien ist nur schwach ausgeprägt.

Kein Raum ist für das Funktionieren seines Gemeinwesens so abhängig vom Individualverkehr wie der ländliche Raum. Es gibt keine Handlungsszenarien, wie der ländliche Raum ohne Auto funktionieren soll.



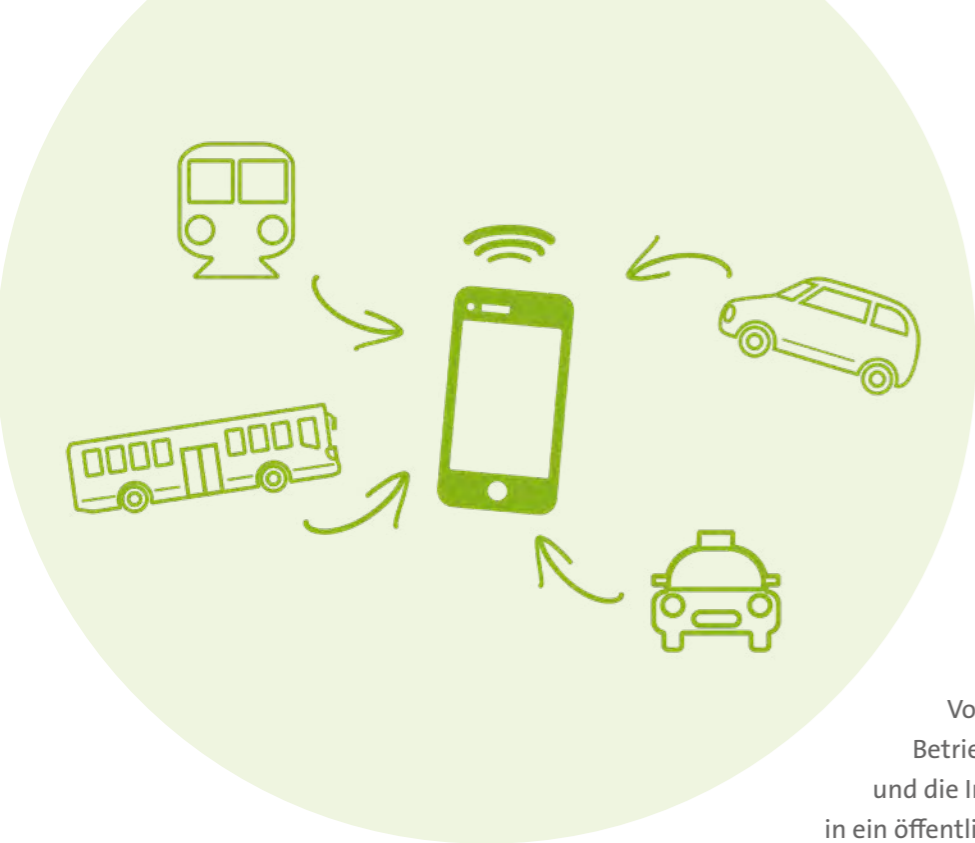
■ IV ■ ÖV ■ zu Fuß ■ Fahrrad

Abb. 1: Modal Split-Anteil der Verkehrsträger

Vor diesem Hintergrund des allgegenwärtigen Individualverkehrs stellt sich die berechtigte Frage, **welche Zukunftsperspektiven der ÖPNV** in peripheren ländlichen Räumen überhaupt hat. Erschwerend hinzu kommen demografische Effekte (abnehmende Bevölkerungszahlen, veränderte Altersstruktur) sowie vermehrt individuelle Mobilitätsgewohnheiten, die es auf dem Land kaum möglich machen, „Verkehrsströme“ zu bündeln und zu kanalisieren und damit einen traditionellen Linienverkehr zu rechtfertigen.

Auf der anderen Seite steht das verfassungsrechtliche Gebot zur Schaffung „**gleichwertiger Lebensverhältnisse**“: Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben (§ 2 Abs. 1 Raumordnungsgesetz). Nach Auffassung des Deutschen Landkreistages ist dazu im Bereich Mobilität ein flächendeckend verfügbares, leistungsfähiges, erschwingliches und nutzerorientiertes (öffentliches) Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Schaffung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist zudem eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz).

Im Spagat zwischen der Notwendigkeit zur Schaffung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ auf der einen Seite, des Kostendrucks und politischer Zielvorgaben, den ÖPNV in ländlichen Regionen zu stärken, andererseits, kommen **flexiblen und alternativen Bedienformen** eine immer stärkere Bedeutung zu.



## Mobility as a Service

Die **Digitalisierung von Mobilität und Verkehr** hat neue Mobilitätsformen und -anbieter hervorgebracht, die zunächst nicht in den deutschen Rechtsrahmen der Personenbeförderung passen, von denen sich aber auch der ländliche Raum Hilfestellung bei der Realisierung flexibler und alternativer ÖPNV-Betriebsformen erhofft. Vordergründig geht es dabei um den Betrieb digitaler Vermittlungsplattformen und die Integration privater Mitnahmefahrten in ein öffentlich organisiertes Mobilitätsportal.

Unstrittig ist in der Branche mittlerweile die Feststellung, dass der **öffentliche Verkehr individueller und der Individualverkehr öffentlicher** werden, d.h. eine intermodale Vernetzung der Verkehrsträger stattfinden muss.

Es entstehen neue Begriffe wie „**Smart Mobility**“ und „**Mobility as a Service**“, die ausgehend von einer Digitalisierung der Handlungsfelder „Information“, „Vermittlung“ und „Vertrieb“ auch neue Akteure der Plattformökonomie neben dem klassischen Betreiber eines Verkehrsdienstes ins Spiel bringen.

**Smart Mobility** bedeutet, dass Fortbewegungsmittel immer umfangreicher vernetzt werden. Es wird als ein Angebot definiert, das eine „energieeffiziente“, „emissionsarme“, „sichere“, „komfortable“ und „kostengünstige“ Mobilität ermöglicht und das vom Verkehrsteilnehmer intelligent genutzt wird. Dabei geht es nicht um neue Infrastruktur, sondern vielmehr um die **Optimierung der Nutzung der vorhandenen Angebote** (Ressourcen) durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien.

Diese neuen Mobilitätsformen werden mit dem Oberbegriff „**Mobility as a Service**“ beschrieben, wenngleich es keine abschließende Definition dafür gibt, was er umfasst:

- » Verlagerung des Kerns des Angebots weg von der eigentlichen Verkehrsleistung hin zur Information
- » Kosten für die Mobilität entstehen durch die Nutzung und nicht durch das Eigentum an Verkehrsmitteln
- » bedarfsgesteuerte (on demand-)Zusammenführung verschiedener Verkehrsleistungen
- » Mögliche Trennung von Vertrieb und Leistungserbringung
- » Optimierung der Kombination von Verkehrsmitteln
- » Durchgehende (Reise-)Ketten von Haustür zu Haustür bei Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (intermodal / multimodal)
- » Zusammenführung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten

Mobility-as-a-Service als neue Form der Mobilitätsdienstleistung kann entstehen, wenn ein geändertes Nutzerverhalten danach verlangt. Unterstützt wird ein solches durch das Phänomen der **Sharing Economy** als Sammelbegriff für Firmen, Geschäftsmodelle, Plattformen, Online- und Offline-Communitys und Praktiken, die eine **geteilte Nutzung von ganz oder teilweise ungenutzten Ressourcen ermöglichen**. Paradebeispiel einer solchen ungenutzten Ressource ist der private Personenkraftwagen, der nur an einer Stunde am Tag gefahren wird und bei dem jede Fahrt nur mit durchschnittlich 1,5 Personen besetzt ist. In ganz unterschiedlicher Form werden diese ungenutzten Ressourcen dann von Dienstleistern zu Mobilitätsangeboten aufbereitet:

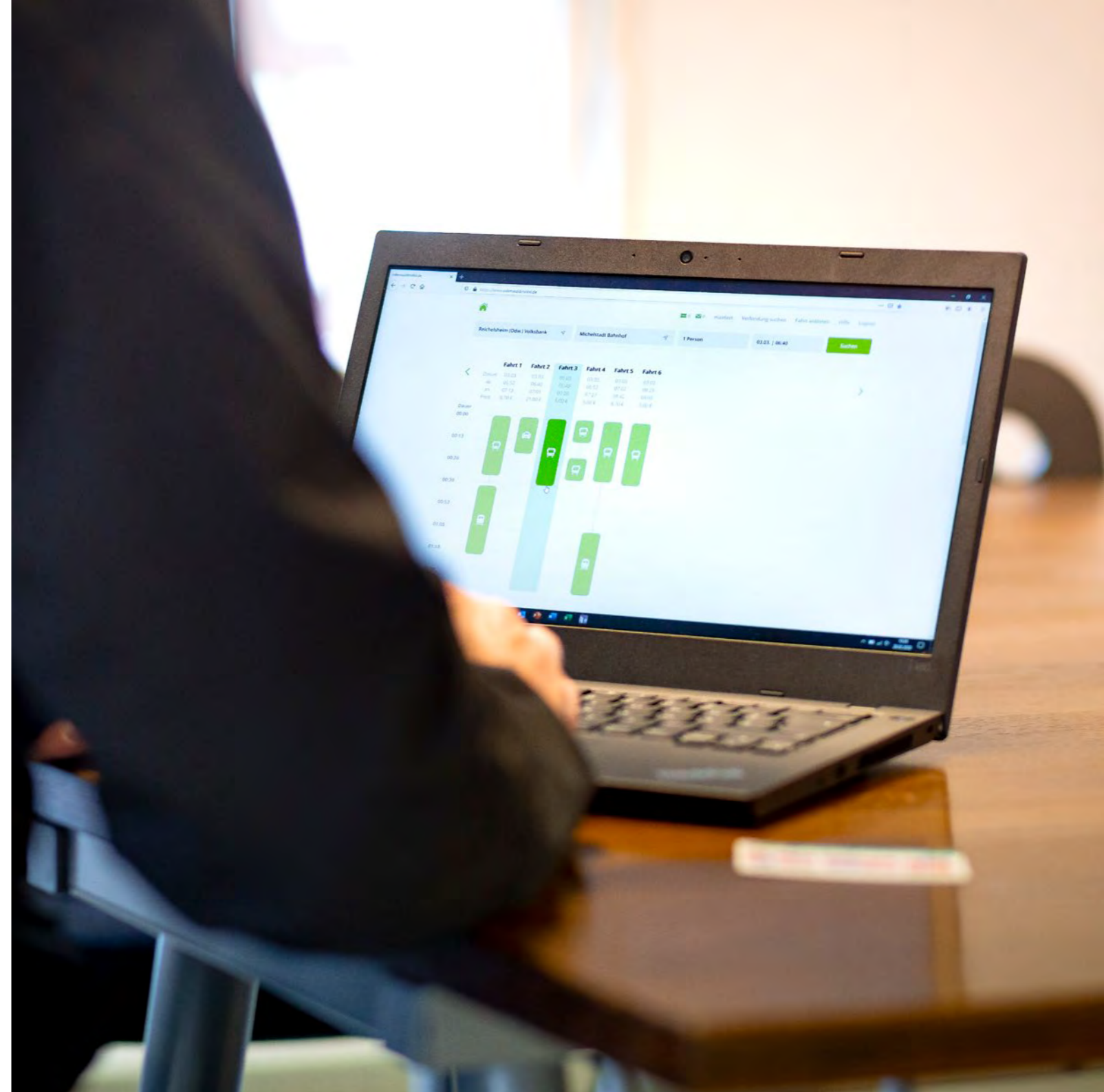
- » **CarSharing** als gemeinsames und organisiertes Nutzen von Fahrzeugen durch eine unbestimmte Anzahl von Fahrern
- » **RideSharing** oder **CarPooling** für Fahrten, die sich Privatpersonen teilen. Eine Person fährt mit einem Fahrzeug eine bestimmte Strecke und nimmt eine andere Person, die das gleiche Ziel hat, mit.
- » **RideHailing** für das Buchen einer Mitfahrt in einem Auto mit einem professionellen Fahrer. Teilen sich mehrere Fahrgäste das Fahrzeug, nennt man dies **RidePooling**.

## On-Demand-Mobilität

„Mobilität auf Abruf“ (on demand) ist aktuell die Zauberformel, mit der der ÖPNV dem digital getriebenen Bedürfnis nach individueller Nutzung gerecht werden soll – und zwar in der Stadt und auf dem Land. Der Mensch will heute nicht mehr nach Fahrplänen unterwegs sein. Möglichst dann, wenn ein individuelles Fahrtbedürfnis besteht, soll auch ein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Dies kann der auf Bündelung von Verkehrsströmen ausgerichtete klassische Linienverkehr nicht leisten. Für individuelle Fahrtbedürfnisse gibt es den Gelegenheitsverkehr in Form von Mietwagen und Taxen, die allerdings tariflich und vertrieblich nicht in den ÖPNV integriert sind. Hier setzen neue Geschäftsmodelle von StartUps, Plattformbetreibern oder auch Gemeinschaftsprojekte der Automobilindustrie an, die App-basierte Vermittlungsportale schaffen und oft auch einen Betrieb mit eigenen Fahrzeugen organisieren.

**Wenn man von On-Demand-Mobilität spricht, so versteht man im Regelfall darunter, dass man via Smartphone-App einen Fahrtwunsch absetzt und das zeitlich und räumlich am nächsten verfügbare Fahrzeug / Fahrer diesen Fahrauftrag bestätigt und durchführt.**

Der Fahrpreis wird über die App bezahlt. Klassisch handelt es sich dabei um einen Mietwagenverkehr nach § 49 Abs. 4 PBefG mit der Folge, dass damit regelmäßig gegen die Rückkehrpflicht zum Betriebsstandort verstoßen wird. Voraussetzung für das Funktionieren eines solchen On-Demand-Verkehrs ist eine möglichst hohe Dichte an verfügbaren Fahrzeugen. Davon ist in ländlichen Räumen nicht auszugehen und es ist auch im Sinne von Nachhaltigkeit nicht das Ziel, zusätzliche Fahrzeuge in den Raum zu bringen, um die Nachfrage binnen kürzester Zeit befriedigen zu können. Es geht vielmehr um eine optimale Ausnutzung vorhandener (Fahrzeug-) Ressourcen. Zusätzliche Betreiberorganisationen für On-demand-Verkehre führen auch regelmäßig zu Konflikten mit den traditionellen Linienbetreibern und dem Taxi- und Mietwagengewerbe.



## garantiert mobil! – Smart Mobility auf dem Land



Bei der Etablierung von flexiblen und / oder alternativer Bedienformen zur Befriedigung zunehmend individueller Verkehrsbedürfnisse kann und darf es nicht darum gehen, weitere parallele Systeme zu schaffen. Vorrangig müssen **vorhandene Systeme und Ressourcen genutzt und deren Integration in den ÖPNV betrieben** werden.

Als Kern von „Smart Mobility“ steht nach unserer Auffassung der **allgemein zugängliche ÖPNV, der über eine gemeinsame Basis und ein Regelwerk verfügt, das für alle einbezogenen Verkehrsträger gleichermaßen gilt**.

Mit **garantiert mobil!** schaffen wir diese gemeinsame Basis von Merkmalen, die dem ÖPNV als wesentlich zugeschrieben werden und die ganzheitlich für öffentliche Mobilitätsangebote im Odenwaldkreis stehen:

- » verlässlich
- » attraktiv
- » effizient
- » barrierefrei zugänglich
- » allgemein nutzbar
- » von angemessener Qualität
- » sicher
- » integriert

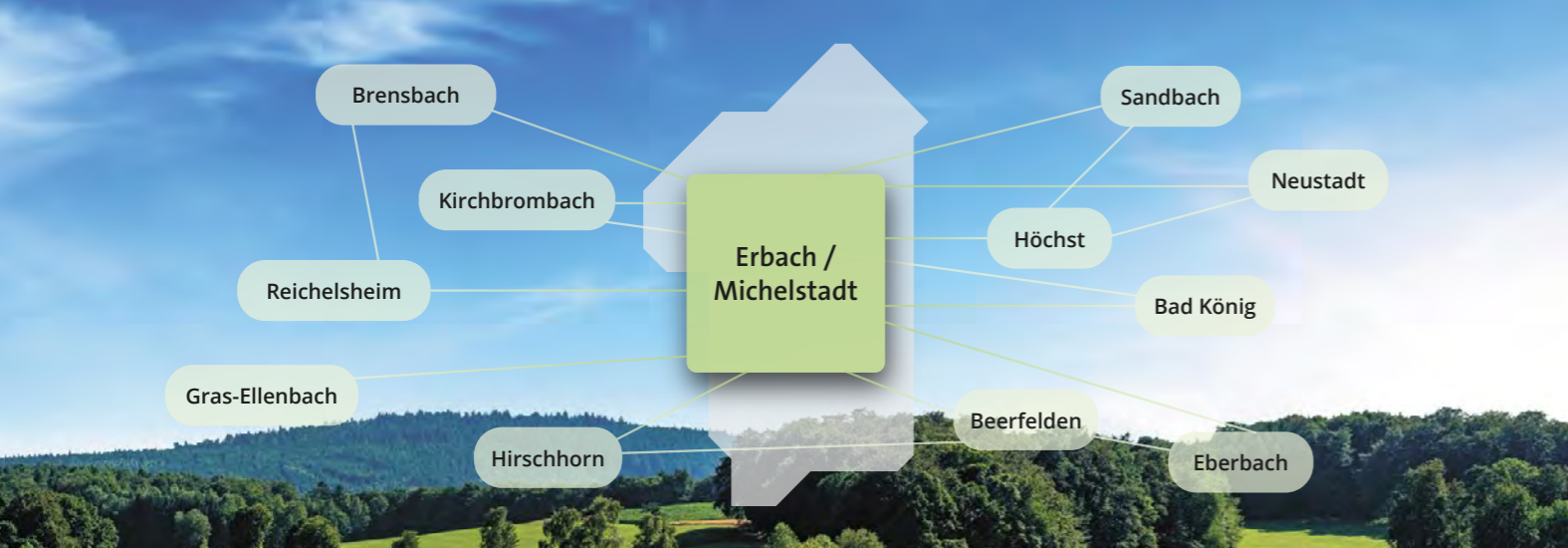
**odenwaldmobil.de** steht als Marke der Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) für umfassende Mobilitätsdienstleistungen („Mobility as a Service“), die mit dem **Qualitätsversprechen *garantiert mobil!*** intermodale Verkehrsdienste organisiert und strategisch vermarktet mit dem Anspruch, dem Kunden größtmögliche Verlässlichkeit und eine sichere und pünktliche Zielerreichung zu gewährleisten.

**garantiert mobil!** steht für alle Regelungen, Abläufe und Handlungen in den Feldern „Information“, „Vermittlung“, „Vertrieb“ und „Fahrdienst“, die **gemeinsam darauf ausgerichtet sind, das Mobilitätsbedürfnis jedes Einzelnen möglichst optimal zu befriedigen**.

*garantiert mobil!* nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung für die Fahrgastinformation und den Vertrieb. Neben dem elektronischen Vertrieb von Fahrausweisen (eTicket) spielen im Bedarfsverkehr die **Vermittlung von Fahrten** und **elektronische Fahrtaufträge** eine zunehmend wichtige Rolle.



Abb. 2: Schnittstelle *garantiert mobil!*



## Vom (statischen) Fahrplan zur (dynamischen) Mobilitätsgarantie

Jederzeit verfügbare, abrufbare („on-demand-) Mobilität wird im Odenwaldkreis durch das **Versprechen einer Mobilitätsgarantie** umgesetzt. Diese gilt **von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt**, also auf Strecken, auf denen mindestens zu Schulzeiten ÖPNV-Regelverkehr besteht. Dadurch soll das (traditionelle) ÖPNV-Angebot im Zulauf auf die jeweiligen Zentren zur Verbesserung der Nahversorgung optimiert werden.

Die **Mobilitätsgarantie wird sichergestellt durch die Buchbarkeit einer taxOMobil-Fahrt**. *taxOMobil-Fahrten* 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 mit den Unternehmen des lokalen Gelegenheitsverkehrs** ist ein elementarer Baustein der Konzeption, um dort vorhandene Fahrzeug- und Fahrpersonalressourcen zu nutzen. Ansonsten wären für *taxOMobil-Fahrten* zusätzliche Betriebsmittel zu beschaffen und zu finanzieren, die unmittelbar in Konkurrenz zum Gelegenheitsverkehr der Taxi- und Mietwagenunternehmen stünden. Dies würde zwangsläufig zum oben beschriebenen Konflikt führen, weil Fahraufträge des Gelegenheitsverkehrs auf *garantiert mobil!* übergehen. Nur durch eine Kooperation der Verkehrsunternehmen insgesamt kann Mobilitätsgarantie zum gebuchten Zeitpunkt auch sichergestellt werden. Damit sind *taxOMobil-Fahrten* keine Konkurrenz zum örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe, sondern integriert dessen Leistungen und nutzt dessen Know-how bei der Disposition und Leistungserbringung.

Um die **Mobilitätsgarantie nutzen zu können, muss man seine Fahrt spätestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit im Buchungsportal buchen**. Erscheint eine *taxOMobil-Fahrt* in der Verbindungsauskunft, gilt automatisch auch eine Mobilitätsgarantie auf dieser Relation.

*taxOMobil-Fahrten* sind weder an einen Fahrplan gebunden, noch bestehen Einschränkungen am Wochenende oder in den Schulferien. „Jederzeit verfügbare Mobilität“ heißt an dieser Stelle aber auch: zu jeder beliebigen Zeit und rund um die Uhr. Gegenwärtig ist der Angebotszeitraum beschränkt auf Mo-Fr 5-22 Uhr (Sa 6-22 Uhr, So 8-22 Uhr).

Durch die **obligatorische Vorbuchungsfrist von mindestens 60 Minuten** vor der gewünschten Abfahrtszeit unterscheidet sich der On-Demand-Bedarfsverkehr im Odenwaldkreis wesentlich von den Modellen anderer Plattformanbieter, die von einer möglichst schnellen Verfügbarkeit entsprechender Beförderungsangebote ausgehen. Dies bedingt allerdings auch die Vorhaltung und Bereitstellung entsprechender Kapazitäten (Fahrzeuge).

## Was sind taxOMobil-Fahrten?

**taxOMobil-Fahrten sind nicht fahrplangebundene, dynamische Beförderungsleistungen**, die auf Strecken mit Mobilitätsgarantie und innerhalb des Bereitstellungszeitraums ohne Vorgabe einer konkreten, fahrplanmäßigen Abfahrtszeit angeboten und nach der **Wunschzeit des Fahrgastes** gebucht werden. Sie überlagern und ergänzen das Bedienungsangebot im Regel- und RufBusverkehr auf allen Linien. Es besteht eine Voranmeldefrist von mindestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit.



## „Fahrdienst Jedermann“

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 mit 1,5 Personen besetzt ist. Freie Platzkapazitäten können 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.

Das Potential von Mitnahmefahrten nutzen die Newcomer (Sharing-Dienste) im Sektor der Mobilitätsdienstleistungen, um mit digitalen Vermittlungsplattformen Mobilität zu organisieren und natürlich langfristig Geld zu verdienen. Über die reinen Gefälligkeitsfahrten, etwa im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder berufliche Fahrgemeinschaften hinaus, hat sich so ein regelrecht organisierter Markt gebildet, der in weiten Bereichen durch den deutschen Rechtsrahmen der Personenbeförderung nicht gedeckt ist.

Das Potential von Mitnahmefahrten nutzt auch **garantiert mobil!**, um zusätzliche Beförderungsleistungen im Buchungsportal anbieten zu können. So ist es eine wesentliche Zielsetzung, ehrenamtliche Fahrdienstleistungen in öffentliche Netze der Daseinsvorsorge zu integrieren, um die dort bestehenden Ressourcen zu nutzen. Der Begriff des „Fahrdienstes im Ehrenamt“ umschließt dabei die tatsächliche ehrenamtliche Beförderungsleistung, bei der Fahrzeug und Fahrleistung (Personal) kostenlos zur Verfügung gestellt werden, wie z.B. bei Bürgerbus-Projekten, aber auch bei Beförderungsleistungen gegen geringes Entgelt, um das bürgerschaftliche Engagement zu fördern.

Die Mitnahme von Personen auf ohnehin durchgeführten Fahrten ist nach § 1 Abs. 2 Ziff. 1 PBefG genehmigungsfrei, wenn sie unentgeltlich erfolgt oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt. Mittlerweile sieht das Land Hessen ein Entgelt von nicht mehr 30 €Cent je km (Stand: 2019) als nicht relevant in Bezug auf eine sonst bestehende gewerbliche Personenbeförderung an. Auch könne es ein Auseinanderfallen zwischen dem geben, was der Fahrgast (gegenüber dem Buchungsportal) zahlt und was der Fahrer als Mitnahmeentschädigung (vom Buchungsportal) erhält. D.h. Anbieter von Mitnahmefahrten betreiben unter diesen Voraussetzungen keine gewerbliche Personenbeförderung (kein Personenbeförderungsschein, keine BOKraft-Untersuchung des Fahrzeuges, keine besondere Haftpflichtversicherung). Allerdings ändert dies nichts an der Tatsache, dass diese privaten Mitnahmefahrten per se keinen ÖPNV i.S. von § 8 Abs. 1 PBefG darstellen. Eine tarifliche und vertriebliche Integration kann nur über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Buchungsportals sichergestellt werden.





## Säulen des ÖPNV-Bedarfsverkehrs im Odenwaldkreis: RufBus und taxOMobil

Die ÖPNV-Grundversorgung („ausreichende Verkehrsbedienung“) findet im Odenwaldkreis nach den Bedienungs- und Qualitätsstandards des Nahverkehrsplans durch fahrplangebundenen ÖPNV des Regel- und Bedarfsverkehrs statt. Der fahrplangebundene Bedarfsverkehr im Richtungsband- oder Flächenbetrieb hat im Odenwaldkreis die Produktbezeichnung „RufBus“.

*taxOMobil-Fahrten* ergänzen und verdichten das Fahrplanangebot auf allen Linien durch **anmeldepflichtige Bedarfsfahrten entsprechend der persönlichen Wunschzeit des Fahrgastes**. Für diese Fahrten ist zusätzlich zum RMV-Tarif ein kostendeckender Zuschlagspreis zu zahlen. Dadurch ist es möglich, auch kleine Ortschaften in den Abendstunden, am Wochenende und in den Ferienzeiten im ÖPNV anzubinden.

### Merkmale *taxOMobil-Fahrten* vs. *RufBus-Fahrten*:

	RufBus	taxOMobil
<b>Bedienungsbereich</b>	Linie im Richtungsband- oder Flächenbetrieb	ohne Linienbindung von Ortschaft zum Zentrum (Relationen und Bereitstellungszeitraum unter <a href="http://www.odenwaldmobil.de">www.odenwaldmobil.de</a> ); Flächenbetrieb
<b>Fahrplan</b>	Abfahrtszeit vorgegeben	Innerhalb des Bereitstellungszeitraums nach der Wunschzeit des Fahrgastes
<b>Haltestellenbezug</b>	ja (von Haltestelle zu Haltestelle); Ausstieg im Umkreis von 500 m zulässig)	ja (von Haltestelle zu Haltestelle); Ausstieg im Umkreis von 500 m zulässig), zusätzl. „virtuelle Haltestellen“
<b>Anmeldepflicht</b>	ja (mindestens 60 Min. vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit)	ja (mindestens 60 Min. vor der geplanten Abfahrtszeit (Wunschzeit))

	RufBus	taxOMobil
<b>Beförderungspflicht</b>	nur bei erfolgter Anmeldung Nicht angemeldete Personen werden im Rahmen verfügbarer Kapazitäten mitbefördert	nur bei erfolgter Anmeldung
<b>Tarif</b>	RMV-Verbundtarif	RMV-Verbundtarif plus entfernungsabhängiger Zuschlagspreis (Rabattierung möglich)
<b>Anmeldung / Buchung der Fahrt</b> <i>als „anonymer“ Fahrgast</i>	telef. über Servicenummer, einfache Registrierung	Registrierung erforderlich
<i>als „registrierter“ Fahrgast</i>	Buchung und Bezahlung über App	Buchung und Bezahlung über App und Buchungsportal
<b>Hunde</b>	ja	nein
<b>Fahrgastgruppen</b>	bis max. 4 Personen ohne verlängerte Voranmeldefrist	bis max. 5 Personen ohne verlängerte Voranmeldefrist
<b>Fahrradmitnahme</b>	ja, bis 2 Fahrräder	nein
<b>Rollstuhl- / E-Skooter-Mitnahme</b>	Ja, mit längerer Voranmeldefrist zum Regeltarif	Ja, mit längerer Voranmeldefrist zum Regeltarif
<b>Infrastruktur</b> <i>Fahrzeug</i>	ÖPNV-Fahrzeug	als Mietwagen zugelassener Pkw oder Kleinbus < 9 Plätze
<i>Fahrpersonal</i>	ÖPNV-zertifiziertes Fahrpersonal	Fahrer mit Personenbeförderungsschein
<i>Fahrscheinvertrieb</i>	im Fahrzeug möglich	Im Fahrzeug nicht möglich



**taxOMobil-Fahrten werden ausschließlich auf Strecken des fahrplangebundenen Linienverkehrs gem. § 42 PBefG von der Ortschaft ins nächste Zentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt angeboten.**

Wie bei fahrplangebundenen Fahrten können taxOMobil-Fahrten von Haltestelle zu Haltestelle gebucht werden. Ebenso soll ein Ausstieg im Radius von 500 m um eine festgelegte und mit Zeichen 224 StVO gekennzeichnete Haltestelle (analog RufBus) möglich sein, soweit ein Halten dort verkehrsrechtlich zulässig ist. Zusätzlich werden sog. „virtuelle Haltestellen“ gebildet, an denen ein- und ausgestiegen werden kann. Eine adressscharfe Bedienung ist rechtlich (noch) nicht zulässig, da der Haltestellenbezug ein Wesensmerkmal des Linienverkehrs darstellt.

taxOMobil-Fahrten werden grundsätzlich durch kooperierende kreisansässige Taxi- und Mietwagenunternehmen erbracht, die im Rahmen eines Subunternehmervertrages in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Linienbetreibers nach § 42 PBefG eingebunden sind. Zum Einsatz kommen nur Fahrzeuge (bis max. 8 Fahrgastplätze) für die eine Mietwagengenehmigung nach § 49 Abs. 4 PBefG vorliegt.

Sollte die Nachfrage zeit- oder gebietsweise so stark sein, dass die an einem Abrechnungsstandort gleichzeitig vorzuhaltenden Fahrzeuge nicht ausreichen, können taxOMobil-Fahrten auch mit anderen Fahrzeugen des Linienbetreibers, die zur Personenbeförderung zugelassen sind, erbracht werden. Die Fahraufträge werden über das Buchungssystem der OREG gleichmäßig an alle beteiligten Subunternehmen verteilt.

**Da taxOMobil-Fahrten nicht zur ÖPNV-Grundversorgung gehören, können sie nur kostendeckend angeboten werden.**

Die verkehrliche, tarifliche und vertriebliche Integration setzt zwingend voraus, dass auch für taxOMobil-Fahrten die RMV-Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen gelten und zwar auch hinsichtlich des jeweils zu entrichtenden Fahrpreises. Der RMV-Tarif ist auch für taxOMobil-Fahrten obligatorisch, andererseits gelten auch alle RMV-Zeitkarten und die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter.

Nähere Einzelheiten ergeben sich aus den „Besonderen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen für Bedarfsverkehre des ÖPNV im Odenwaldkreis“.

von ↓↑ nach ♀ über  
odenwaldmobil.de

## Digitales Informations- und Buchungssystem

Kern von **garantiert mobil!** ist das **Informations- und Buchungssystem** „www.odenwaldmobil.de“, das sowohl als Web-Anwendung als auch als Mobile-App für Smartphone mit den Betriebssystemen iOS und Android zur Verfügung steht. Es ermöglicht, sich über alle verfügbaren Mobilitätsangebote zu **informieren**, diese zu **buchen** und zu **bezahlen**.

Mobile-Apps bedürfen einer grafischen Bedienoberfläche, die im Anwendungsfall von *garantiert mobil!* speziell auf die Bedürfnisse der Anwendergruppen „Fahrgäste und Fahrtanbieter“ ausgerichtet ist. Eine **intuitive und einfache Handhabung der App** ist in diesem Zusammenhang die Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung durch den Endanwender. Die Bedienoberfläche wird durch einen Styleguide und eine Funktionsbeschreibung dokumentiert („Frontend-Spezifikation“). Die Programmierung der grafischen Bedienoberfläche erfolgt als vollfunktionsfähige Webanwendung im Responsive-Design für Desktop-PCs und als HybridApp (iOS und Android) für mobile Endgeräte nach Maßgabe der durch die OREG festgelegten Frontendspezifikation. Der Styleguide und die technische Funktionsbeschreibung wurden von der Agentur Evermore (Michelstadt) in Umsetzung des Corporate Designs von Odenwaldmobil entwickelt. Die Programmierung des Buchungsportals erfolgt durch die Trapeze Groupe Deutschland GmbH, Darmstadt.

Das Informations- und Buchungssystem dient vordergründig der **elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft** und greift dazu über die Verbindungssuche im Hintergrund auf das EFA-System des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zu. Seine Zweckbestimmung besteht darin, aktuelle Fahrplaninformationen zu erhalten, sowie Mobilitätsangebote buchen und bezahlen zu können. Zu diesen zählen neben den klassischen Linien- und Rufbussen auch „*garantiert mobil!*“-Fahrten, die entweder eine Mitnahme- oder eine taxOMobil-Fahrt sein können.

Wer Fahrten anbieten oder als Fahrgast Fahrten buchen will, muss sich **einmalig im Buchungsportal registrieren**. Die Regularien entsprechen denen gängiger Onlineportale. Mit der Registrierung wird ein Kundenkonto eröffnet, über das das Bezahlen gebuchter Fahrten stattfindet. Um die Barrierefreiheit sicherzustellen, ist die Teilnahme an *garantiert mobil!* auch ohne Internetzugang möglich: Durch persönliche Vorsprache beim Mobilitätsberater der Mobilitätszentrale kann sich auch dieser Personenkreis registrieren und telefonisch täglich von 5 bis 22 Uhr (sonntags 7 bis 22 Uhr) unter einer einheitlichen Servicenummer Fahrten buchen.

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 taxOMobil-Fahrt.

Schwerbehinderte, die nicht zusammenklappbare Rollstühle mitführen, können taxOMobil-Fahrten zu den gleichen Regeln nutzen, wobei eine verlängerte Vorbuchungsfrist gilt, wenn dazu ein besonders ausgestattetes Fahrzeug bereitzustellen ist.

### Wie finde ich eine Fahrtmöglichkeit?

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 eingestellt hat. Zusätzlich wird ihm zu seinem gewünschten Abfahrtszeitpunkt eine taxOMobil-Fahrt angeboten, wenn für seine Fahrtstrecke / Fahrtzeit die Mobilitätsgarantie gilt.



## Integration und Intermodalität

Alle Verkehrsträger zu gleichen Bedingungen und 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. Besonders problematisch wird es, wenn man private Mitnahmefahrten in das System der öffentlichen Mobilität einbeziehen will, weil Privatfahrten keinen ÖPNV darstellen und Private keine gewerbliche Personenbeförderung betreiben dürfen.

Um in ländlichen Räumen die öffentliche Mobilität nachhaltig zu sichern, bedarf es daher 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.

**Wie der fahrplangebundene Regel- und Bedarfsverkehr, sind auch die nicht fahrplangebundenen taxOMobil-Fahrten zur persönlichen Wunschzeit des Fahrgastes sowie private und gewerbliche Mitnahmefahrten verkehrlich, tariflich und vertrieblich in den Verbundverkehr integriert.**

Deutlich wird dies daran, dass der Fahrgast Wegekettten buchen kann, z.B. eine Fahrt von Bullau nach Frankfurt, die eine taxOMobil-Fahrt auf der Linie 43 von Bullau nach Erbach und eine Fahrt auf der Odenwaldbahn nach Frankfurt einschließt. Er bezahlt die komplette Fahrt über das Informations- und Buchungssystem bei der Buchung und erhält dafür einen Fahrschein vor Antritt der Fahrt als RMV-HandyTicket auf sein Smartphone.





# KONFLIKT LÖSUNG

## Einheitlicher 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 das taxOMobil genutzt wird. Für das taxOMobil ist zusätzlich ein entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen.

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 wird. 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 Nachentrichtung 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 mittlerweile 30 €Cent / km nicht überschritten wird (Stand: 2019). Außerdem sei entscheidend für die Genehmigungsfreiheit, was der Anbieter der Mitnahmefahrt erhält, und nicht, was der Fahrgast zahlt.

\*Betriebskosten pro Kilometer der zehn meistzugelassenen Autos in Deutschland (Aufstellung ADAC 2014) ausgehend von 15 000 km Fahrleistung pro Jahr bzw. 1 250 km Fahrleistung pro Monat

### Integration von privaten Mitnahmefahrten nach Einzelfallentscheidung

Die Entscheidung des Regierungspräsidiums Darmstadt 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 (Stand: 2019). Die Wegstreckenentschädigung unterliegt der Besteuerung 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.





## 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 eine darüber hinausgehende Leistung, die eigenwirtschaftlich durch entsprechende Nutzungsentgelte finanziert werden muss.

Bei taxOMobil-Fahrten zahlt der Fahrgast immer einen Grundtarif. Dieser ist bei einer ÖPNV-Fahrt mit dem Regel- / RufBus aber auch bei einer taxOMobil-Fahrt 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).

taxOMobil-Fahrten 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 hinzubuchen.

Zeitkarten des Verbundtarifs werden über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von *garantiert mobil!* bei Mitnahmefahrten und taxOMobil-Fahrten anerkannt. Da es aber nicht sein kann, dass z.B. ein Schüler mit einem vom Schulwegkostenträger finanzierten Schülerticket Hessen kostenfrei „Taxi“ fährt, sind angemessene Zuschlagspreise zu erheben, die naturgemäß über einem Komfortzuschlag liegen müssen.

## Rechtsstatus des Vermittlers

Die Vermittlung von Beförderungen im Mietwagenverkehr (mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen) oder gar im Linienverkehr ist im Personenbeförderungsgesetz nicht geregelt. Eine Abgrenzung zur Unternehmereigenschaft ist dahingehend erforderlich, dass die Vermittlung von Beförderungsleistungen nicht genehmigungspflichtig ist. Die aktuelle Rechtsprechung weist aber offensichtlich einen anderen Weg:

- » Nach dem **Urteil des Bundesverwaltungsgerichts** vom 27.8.2015 ist für die Beurteilung der Unternehmereigenschaft nicht maßgeblich, **wer tatsächlich befördert, sondern wer die Beförderungsleistung steuert und aus Sicht des Fahrgastes Vertragspartner des Beförderungsvertrages ist.**
- » Nach der **Entscheidung des EuGH** in Sachen UBER/ Spain vom 20.12.2017 ist ein **elektronischer Vermittlungsdienst als reine Verkehrsdienstleistung und nicht als Dienstleistung der Informationsgesellschaft anzusehen.**

Nachdem der EuGH mit Urteil vom 20.12.2017 in Bezug auf „Uber-Pop“ entschieden hatte, dass das Angebot als Verkehrsdienstleistung und nicht lediglich als Vermittlungsdienst zu qualifizieren sei, da Vermittlungs- und Beförderungsleistung untrennbar miteinander verbunden seien, hat der BGH zwischenzeitlich sein Vorabentscheidungsersuchen zu „Uber Black“ zurückgenommen; seine endgültige Entscheidung zu „Uber Black“ steht allerdings noch aus. In der Sache scheint sich allerdings abzuzeichnen, dass für die **Qualifizierung einer Vermittlungsplattform als Verkehrsunternehmen** maßgeblich darauf abzustellen ist, **ob gegen Entgelt lediglich die Beförderung durch ein eigenständig agierendes (Dritt-)Unternehmen vermittelt wird, oder ob Vermittlungs- und Beförderungsleistung so eng miteinander verbunden sind, dass sie als einheitliche Leistung erscheinen**, weil auch auf die näheren Beförderungsbedingungen maßgeblich Einfluss genommen wird, insbesondere bezüglich Auswahl/Disposition der Fahrer, Vorgaben zur Preisgestaltung oder die Abwicklung der Bezahlung.





## Gegenwärtiger Stand

### Einbindung in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) 1370 / 2207

Im Rahmen der europaweiten Ausschreibung aller Linienverkehrsleistungen im Odenwaldkreis zum Jahre 2020 war als verpflichtender Baustein auch die Erbringung von taxOMobil-Fahrten nach der persönlichen Wunschzeit des Fahrgastes in einem Angebotszeitraum von 5-22 Uhr und auf festgelegten Relationen der Mobilitätsgarantie vorgegeben.

Das Angebot der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH hat diese On-Demand-Leistungen beinhaltet, so dass diese nunmehr fester Bestandteil des bis 2029 gültigen Verkehrs-Service-Vertrages sind. Erbracht werden die Leistungen im Regelfall durch örtliche Taxi- und Mietwagenunternehmen, die seitens der Odenwälder Verkehrsbetriebe mittels Subunternehmerverträge eingebunden sind. Verpflichtend beigelegt wurde im Rahmen der Ausschreibung die Nutzung des Informations- und Buchungssystems für Bedarfsfahrten „IBS-Odenwaldmobil.de“. Seitens des Regierungspräsidiums Darmstadt sind taxOMobil-Fahrten als Regelangebot im ÖPNV nach § 42 i.V.m. § 2 Abs. 6 PBefG auf die Vertragslaufzeit von 10 Jahren genehmigt.

### Entwicklungsindikatoren „Kunden“

Zum Jahresende 2018 waren 520 Kunden im Buchungsportal registriert. Dieser Wert konnte im Jahr 2019 mit über 1.000 Kunden fast verdoppelt werden (s. Abb. 1, rechts). Der überwiegende Teil der Kunden ist als Fahrgast registriert (72%), wohingegen sich rund jeder Vierte Nutzer zusätzlich als Mitnahmefahrer anbietet. Im Durchschnitt haben sich monatlich ca. 43 Kunden neu registriert, was über dem Vorjahreswert von ca. 36 Kunden liegt. Diverse Marketingmaßnahmen zielten dabei bewusst auf die quantitative Kundenneugewinnung ab. Beispielhaft ist hier die Aktion „Autofasten“ aus dem Frühjahr 2019 zu nennen, bei der Neuregistrierte den doppelten Willkommensbonus erhalten haben. Rund 100 Kunden konnten in dem Aktionszeitraum hinzugewonnen werden. Überwältigenden Zuspruch hatte die Aktion „Ohne Führerschein im Alter mobil“ Anfang des Jahres 2020. Rund ein Viertel der Personen, die ihren Führerschein abgaben, haben sich im Buchungsportal registriert und nutzen regelmäßig neben dem ÖPNV-Regelangebot auch taxOMobil-Fahrten.

Gleichzeitig wurde versucht, einen Kundenstamm aufzubauen, der das Buchungsportal dauerhaft und regelmäßig nutzt. Ein Wert anhand dessen sich der Erfolg dieses Vorhabens messen lässt, ist der Anteil der aktiven Kunden<sup>1</sup> an den Gesamtkunden. Rund 55% aller registrierten Kunden haben über das Buchungsportal mindestens eine Fahrt gebucht, was einer Steigerung von 10% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Tendenz der intensiveren Nutzung durch diese Kundengruppe wird durch den gesteigerten Buchungsdurchschnitt untermauert: Mit fast 18 Buchungen pro Kunde wurde das Buchungsportal deutlich häufiger genutzt als 2018 (ca. 11 Buchungen). Zu nennende Gründe hierfür sind unter anderem die verbesserte technische Stabilität des Buchungsportals und die zunehmende individuelle Betreuung der Kunden durch die Mobilitätszentrale und die Mobilitätsberater.

## KUNDENSTATISTIK 2019

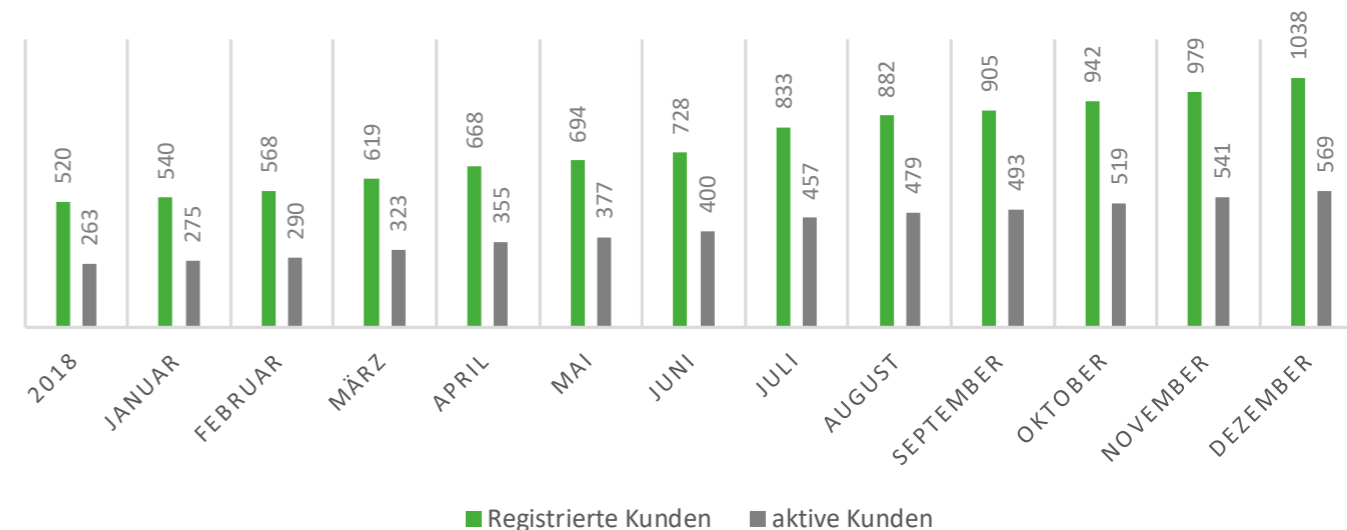


Abb. 3: Kundenstatistik garantiert mobil! (OREG 2020)

<sup>1</sup> Def.: Registrierte Kunden mit mindestens einer Fahrtbuchung

Das zum Jahresbeginn gesetzte Ziel einer kontinuierlichen, aber gleichzeitig - in Bezug auf die Nutzungsintensität - nachhaltigen Entwicklung der Kundenzahlen konnte erreicht werden. Für das Jahr 2020 muss erneut versucht werden, den Spagat zwischen qualitativem und quantitativem Wachstum bei der Kundengewinnung zu schaffen.

Weiterhin sei erwähnt, dass sich die zuvor dargestellten Daten ausschließlich auf registrierte Kunden beziehen. Nicht messbar ist der Anteil an nicht-registrierten Nutzern des Buchungsportals, die dieses z.B. ausschließlich als Verbindungsauskunft nutzen. Durch neue Funktionen, wie die Integration von Echtzeitdaten, ist durchaus auch ein Mehrwert für die Personengruppe der nicht-registrierten Nutzer vorhanden.

„Fast jede fünfte Fahrtbuchung bei garantiert mobil! war 2019 eine taxOMobil-Fahrt.“

#### Entwicklungsindikatoren „Fahrten“

Seit Projektstart wurden mehr als 10.000 Fahrten über das Buchungsportal gebucht, wovon ca. 6.400 Buchungen im Jahr 2019 stattgefunden haben. Im Tagesdurchschnitt wurden 11 Buchungen getätigt, was einer Verdopplung des Wertes zum Jahr 2018 entspricht (ca. 5,3 Buchungen).

Der überwiegende Anteil der Fahrtbuchungen findet im Rufbus- und Linienverkehr statt. Vor allem Rufbusse, die vor Inbetriebnahme des Buchungsportals ausschließlich telefonisch gebucht werden konnten, werden nun zunehmend auf digitalem Wege bestellt. Auch wenn die telefonische Reservierung nach wie vor den dominanten Buchungsweg darstellt, wurden im vergangenen Jahr 15% der Rufbusse von den Kunden eigenständig über [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de) oder die zugehörige *garantiert mobil!*-App bestellt (s. Abb. 2). Durch Funktionserweiterungen, wie beispielsweise der Möglichkeit zur Buchbarkeit von Mehrfachaufträgen, wird 2020 versucht, diesen Anteil weiter zu erhöhen. Nichtsdestotrotz wird zur Sicherstellung der Barrierefreiheit der telefonische Bestellweg weiterhin Bestand haben.

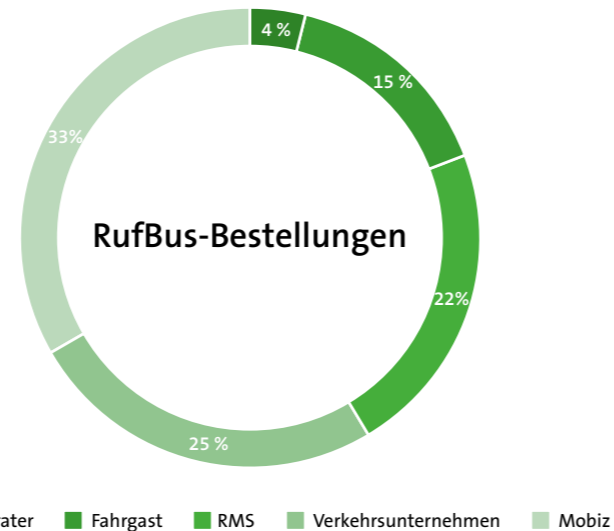


Abb. 4: RufBus-Bestellungen nach Buchungsstellen (OREG 2020)

Im Verhältnis am stärksten zugenommen haben die Buchungen von taxOMobilen: Fast jede fünfte Fahrtbuchung ist mittlerweile eine Fahrt zum Wunschzeitpunkt des Kunden, was einem Schnitt von ca. 100 Fahrten monatlich entspricht (Vergleichswert 2018: 27 Fahrten pro Monat). Der stärkste Monat seit Betriebsaufnahme war der Dezember 2019, in dem 152 taxOMobil-Fahrten gebucht wurden (s. Abb. 3).

Demgegenüber fallen die Mitnahmefahrten bei der Buchungshäufigkeit deutlich ab. Wenngleich Jeder registrierte Fahrtanbieter mehr als 6 Fahrten im Buchungsportal einstellt und damit jahresdurchgängig mehr als 1.100 Mitnahmefahrten angeboten wurden, wird weniger als 1 % der Fahrten tatsächlich von Fahrgästen gebucht.

#### ENTWICKLUNG DER FAHRTBUCHUNGEN 2019

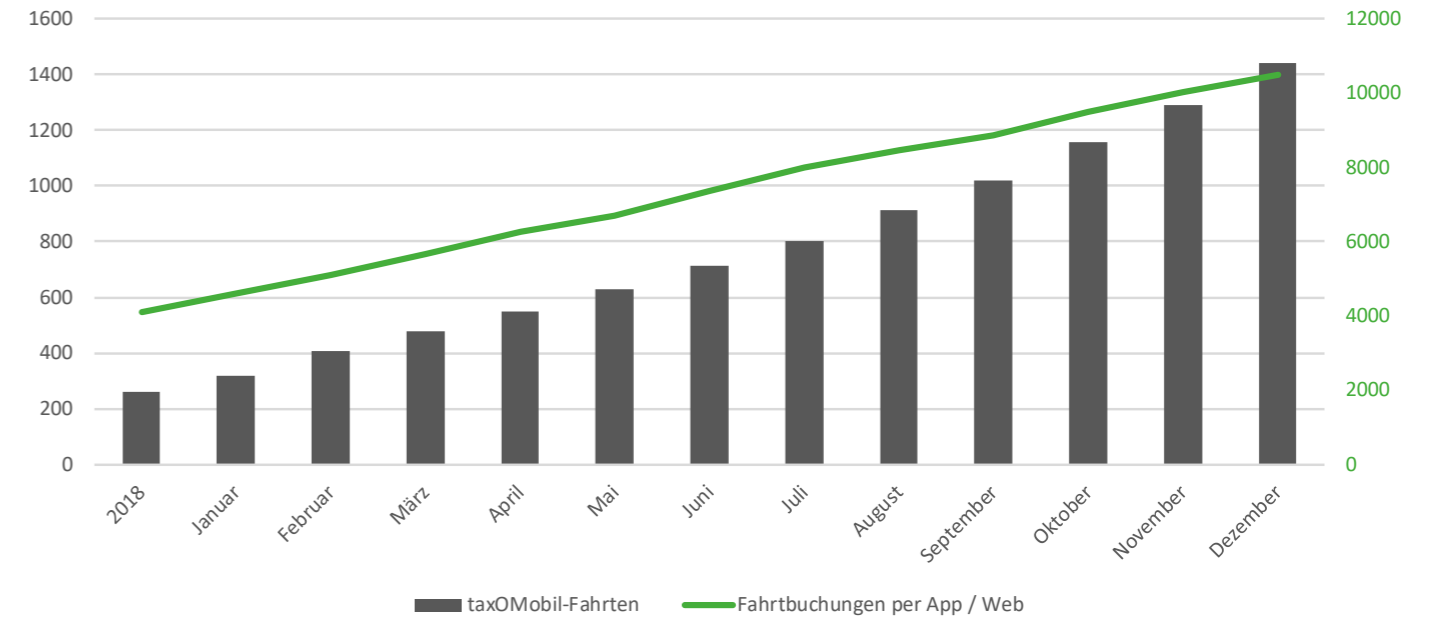


Abb. 5: Entwicklung der Fahrtbuchungen über das gml-Buchungsportal (OREG 2020)

## Positive Entwicklung

Im Vergleich zum Vorjahr sind damit alle relevanten Statistiken in Bezug auf das *garantiert mobil!*-Buchungsportal deutlich gestiegen. Besonders hervorzuheben sind hierbei die taxOMobil-Buchungen, die überdurchschnittliche Wachstumszahlen zu verzeichnen haben. Die verstärkte individuelle Beratung der potentiellen Nutzer durch die Mobilitätszentrale vor allem aber durch die **mobilen Mobilitätsberater**, die verbesserte technische Stabilität des Portals sowie die weitestgehend reibungslose Beförderung der Fahrgäste durch die angeschlossenen Fahrdienstleister trugen hierzu einen wesentlichen Teil bei. Durch weitere Anpassungen zum Fahrplanwechsel 2019 (Aufhebung der verlängerten Vorbuchungszeiten in den Abendstunden, Freigabe des Innerortsverkehrs Erbach/Michelstadt) ist hier auch 2020 von einem anhaltenden Zuwachs an Fahrten auszugehen.

Nach wie vor fallen die Zahlen bei den Mitnahmefahrten im Vergleich hierzu ab. Die „Matching-Problematik“ zwischen Fahrgast und Mitnahmeanbieter konnte bisher nicht gelöst werden. Zwei Neuerungen sind jedoch in diesem Zusammenhang für das Jahr 2020 geplant: Zum einen werden „Points of Interest“ als besondere Fahrziele hervorgehoben, zum anderen soll der Fahrtenanbieter bereits beim Einstellen einer Mitnahmefahrt belohnt werden. Eine tatsächliche Erfolgsmessung dieser Maßnahmen wird jedoch nicht vor Mitte 2021 möglich sein.

Bei den Registrierungszahlen ist zumindest mittelfristig von einer Stagnation bzw. wenigstens von einem Rückgang an Neuregistrierungen auszugehen, da sich der Großteil der „ÖPNV-affinen“ Nutzer bereits registriert hat. Nichtsdestotrotz sollte an erfolgreichen Marketingmaßnahmen zur Kundengewinnung (z.B. „Aktion Autofasten“) festgehalten werden. Ein verstärkter Fokus sollte aber auf die Verbesserung der Nutzungsintensität gelegt werden. Maßnahmen zur Steigerung der Bedienungsfreundlichkeit (z.B. „Push-Nachrichten“) sowie Funktionserweiterungen (Erweiterung HandyTicket-Sortiment) sind für 2020 vorgesehen.





## Persönliche Mobilitätsberatung

Seit 2005 betreibt die OREG im Bahnhof Michelstadt eine RMV-Mobilitätszentrale. Im täglichen Publikumsbetrieb erfolgen vornehmlich Mobilitätsberatungen, Fahrplanauskünfte und der Vertrieb von Fahrkarten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die telefonische Entgegennahme von RufBus-Bestellungen und der Eingabe dieser Bestellungen in das Informations- und Buchungssystem. Seit der Möglichkeit, RufBus- und auch taxOMobil-Fahrten über die Mobile-App zu bestellen, gehen entsprechende telefonische Bestellungen zurück.

Dennoch ist der persönliche Beratungsbedarf nach individueller Mobilität groß. Dies gilt insbesondere, wenn es darum geht, die Zielgruppe von wahlfreien Kunden von neuen Produkten des ÖPNV zu überzeugen, wie vorliegend von taxOMobil-Fahrten. Mobile Mobilitätsberater haben sich als wesentlicher Baustein der Mobilitätsberatung erwiesen. Gerade weil diese nicht in den Publikumsbetrieb der Mobilitätszentrale eingebunden sind, können sie sich intensiv mit den Mobilitätsbedürfnissen der Kundschaft befassen und sie sehr eingehend beraten. Im Rahmen des vom Land Hessen geförderten Projektes „Mobil-vor-Ort“ sind zwei (mobile) Mobilitätsberater zunächst befristet eingestellt, die sich sehr erfolgreich um Neukunden bemühen. Angesichts der Notwendigkeit, dass sich der Erfolg von „Projekten der Verkehrswende im ländlichen Raum“ nicht automatisch einstellt, ist die mobile Mobilitätsberatung daher auch in Zukunft ein wichtiger Baustein.

Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG)  
Hulster Straße 2  
64720 Michelstadt  
Tel.: 06061 9799-0  
Fax: 06061 9799-10  
info@odenwaldmobil.de  
[www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de)  
f t odenwaldmobil.de

