

# **Das ÖPNV-Taxi - Unternehmerische Chancen für das Taxigewerbe**

**Tagung der Taxi Union: Glückstädter Kreis 10./11. Februar 2025**

Rechtsanwälte Dr. Hubertus Baumeister, Dennis Steinke

Glückstadt, 10. Februar 2024

- 1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi**
- 2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi**
- 3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi**
- 4. Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte**
- 4. Weitere strategische Ziele**

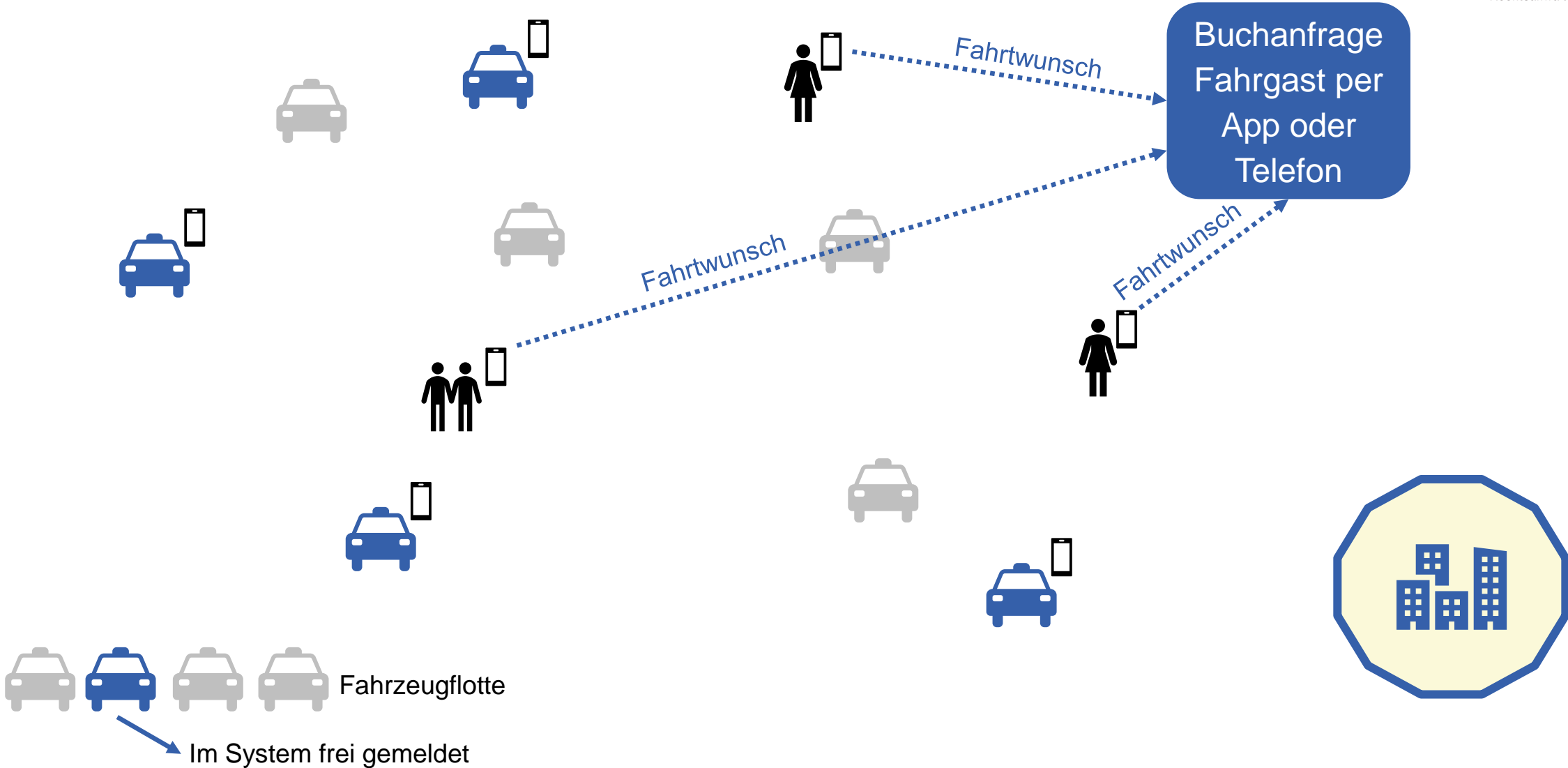
- 1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi**
2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
4. Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte
5. Weitere strategische Ziele

# Das verkehrliche Funktionsprinzip des ÖPNV-Taxis

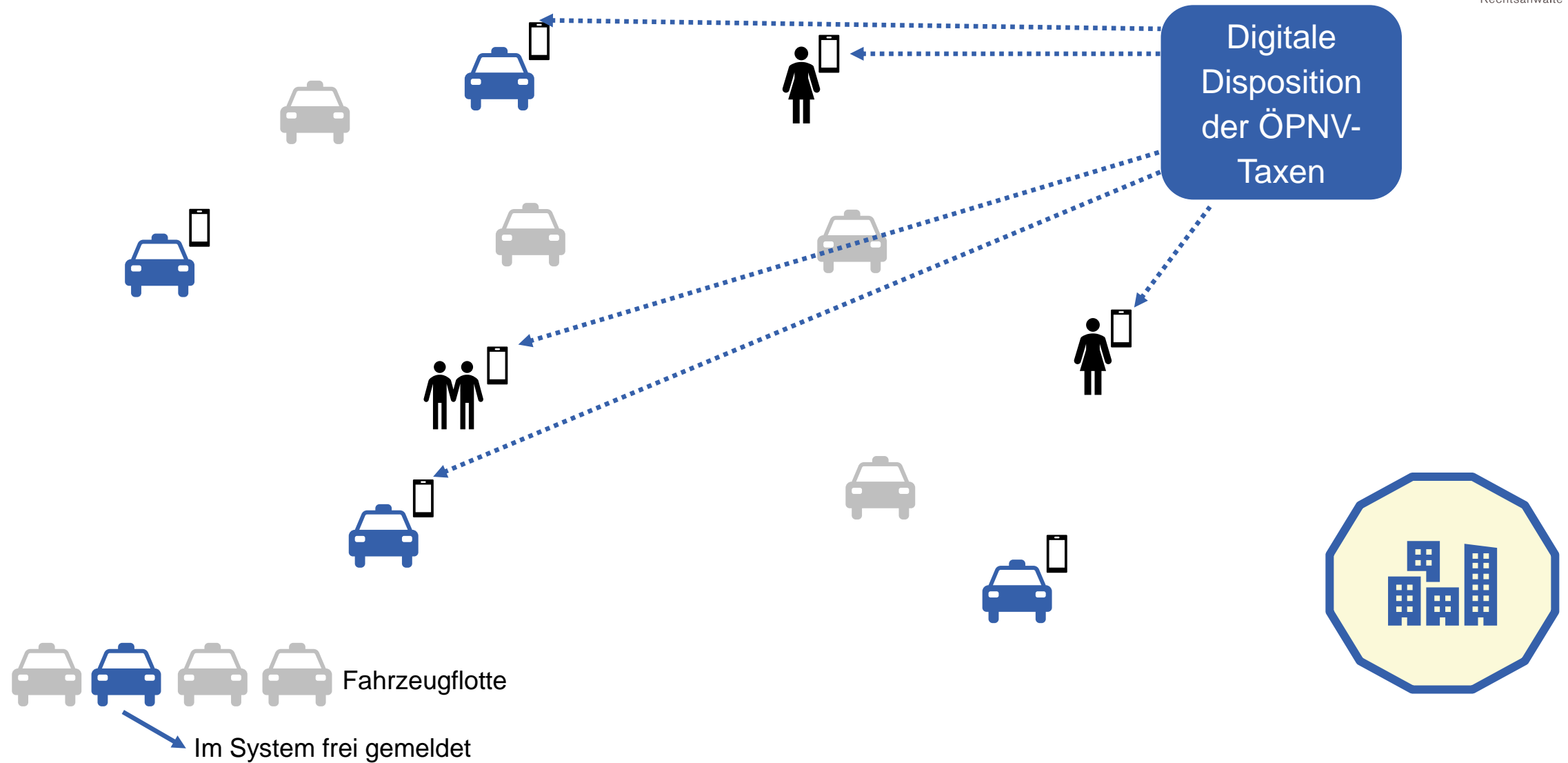


1. Taxiunternehmen führen ÖPNV-Taxi-Fahrten neben ihrem „klassischen“ Taxigeschäft durch und bieten freie Kapazitäten der digitalen ÖPNV-Dispositionszentrale an
2. Teilnahme ist alle Taxiunternehmen (nur!) im Pflichtfahrbereich diskriminierungsfrei möglich und erfolgt freiwillig nach Fahrzeugverfügbarkeit (kein Vertrag, sondern gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung: ÖPNV-Tarif statt Taxitarif § 51 Abs. 1 PBefG)
3. Die Fahrgäste zahlen für eine Fahrt mit dem ÖPNV-Taxi den ÖPNV-Tarif; der ÖPNV-Aufgabenträger gleicht das Defizit der Taxiunternehmen aus
4. Es gilt der Vorrang des Linienverkehrs bei Buchungsanfragen, wenn zumutbar vorhanden; Linienverkehr und ÖPNV-Taxi werden verkehrlich aufeinander abgestimmt (integriertes Netz)
5. Die praktische Durchführung (z.B. Buchung und Disposition der Fahrzeuge) wird über eine App gesteuert; die Buchungen sind auch telefonisch möglich

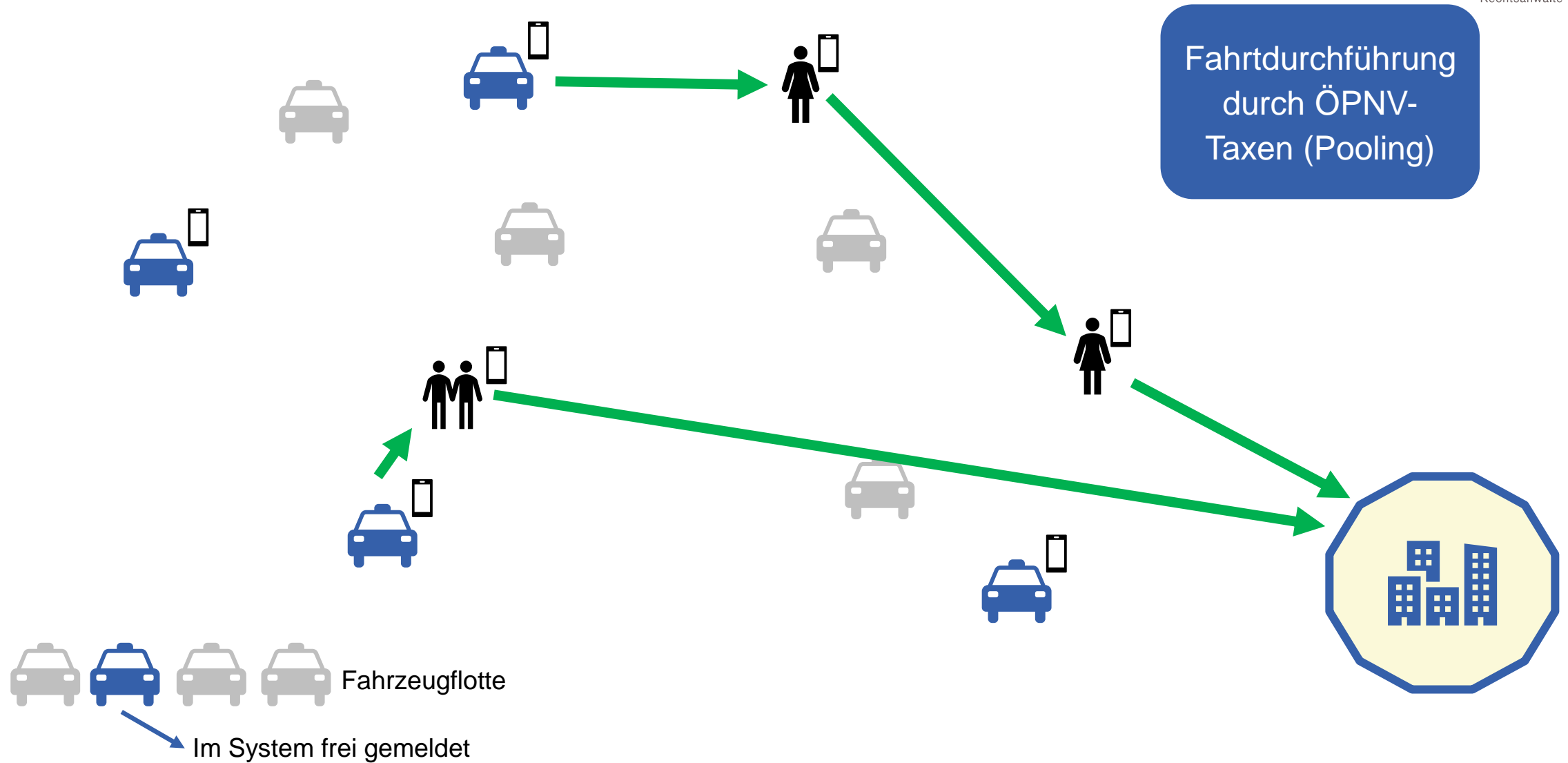
# Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi?



# Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi?

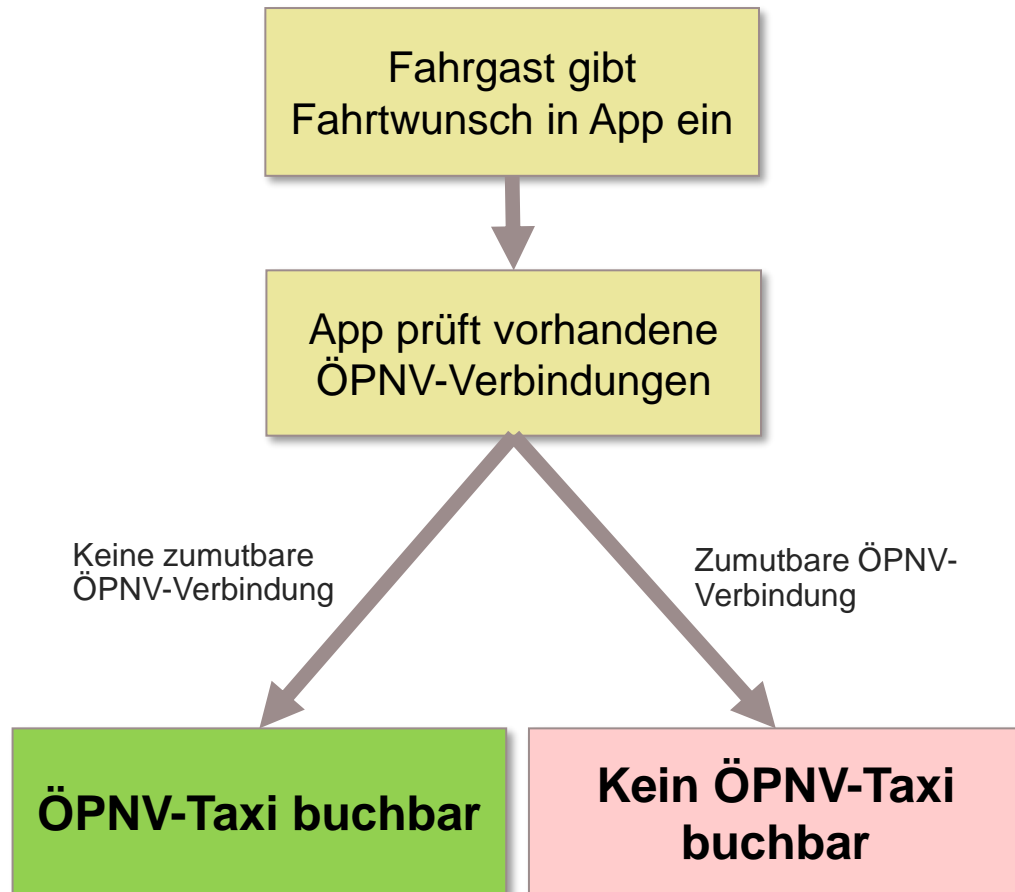


# Wie funktioniert das ÖPNV-Taxi?

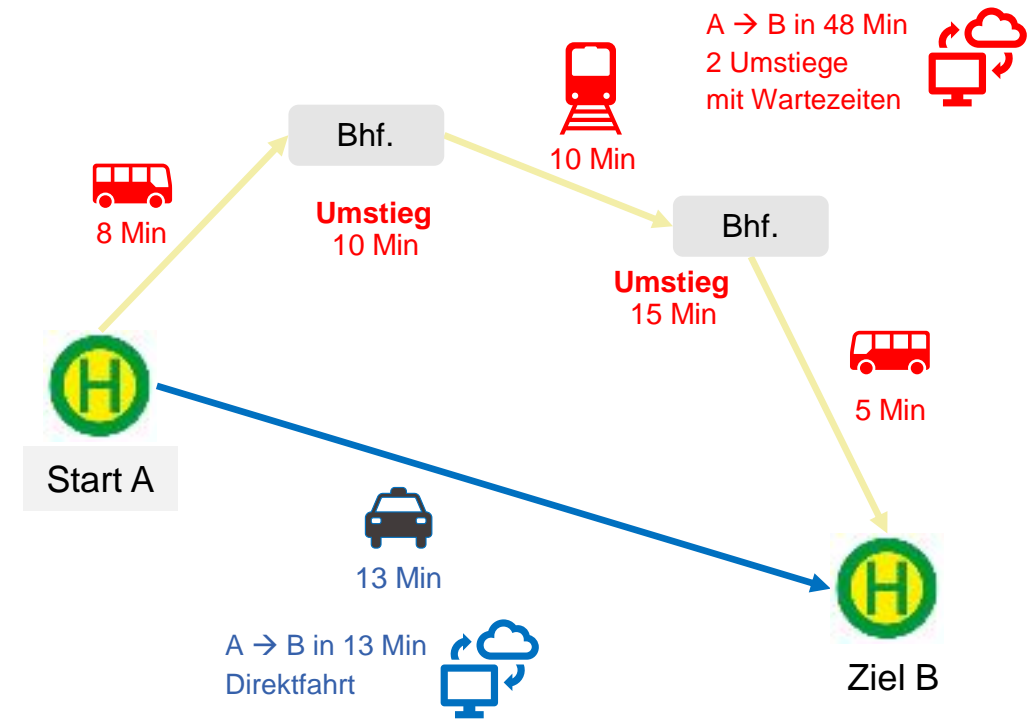


# Der Vorrang des bestehenden Linienverkehrs ist rechtlich geboten - Das ÖPNV-Taxi hat aber eine dehr wichtige Ergänzungsfunktion

Eine Entscheidungsfindung zwischen Linienverkehr und dem ÖPNV-Taxi findet digital durch einen Vergleich der Mobilitätsangebote statt:



## „Widerstandsmodell“ der nbsw nahverkehrsberatung (Heidelberg):



Widerstandswert X wird verglichen mit Widerstandswert Y



# Rechtliche Grundlagen des ÖPNV-Taxis gemäß PBefG



1. Für die Teilnahme wird nur eine vorhandene Taxigenehmigung nach § 47 PBefG benötigt
2. Die Verkehrsform Taxi kann den Linien-ÖPNV nach § 8 Abs. 2 PBefG in der Fläche ausschließlich „ersetzen, ergänzen und verdichten“
3. Es gelten alle regulatorischen Vorschriften des Taxirechts (u.a. Bereithalten in Betriebssitzgemeinde)
4. Die Anwendung des ÖPNV-Tarifs wird über eine Sondervereinbarung nach § 51 Abs. 2 PBefG mit den Taxiunternehmen im Pflichtfahrbereich diskriminierungsfrei vereinbart

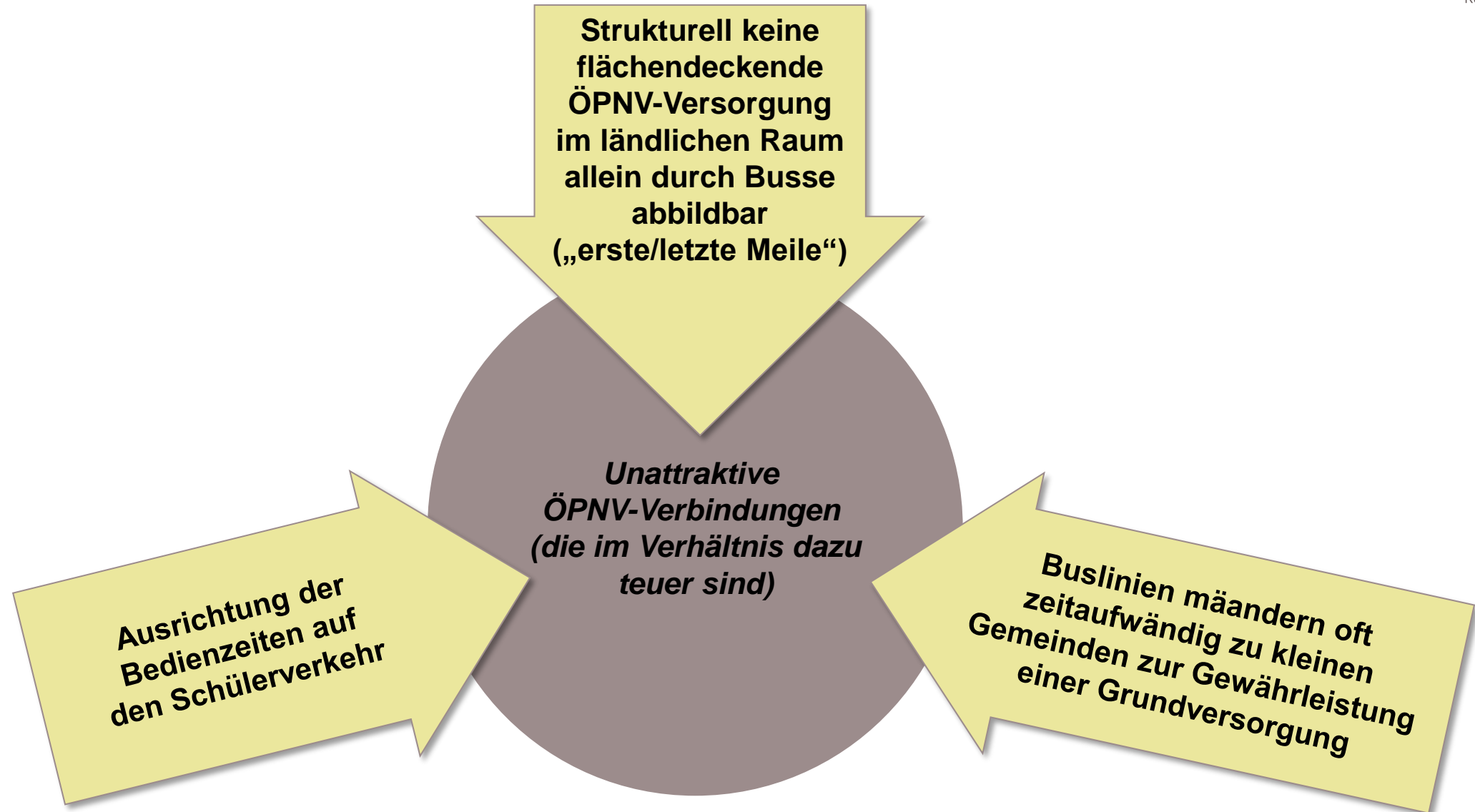
# Die beihilfenrechtskonforme Abrechnung der Fahrten des ÖPNV-Taxi ist gemäß der VO 1370/2007 sicherzustellen



1. Der Ausgleich des angeordneten ÖPNV-Tarifs erfolgt durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 (umgesetzt als Sondervereinbarung ÖPNV-Aufgabenträger – Taxiunternehmen gemäß § 51 Abs. 2 PBefG)
2. Basis der Abrechnung ist der geltende eigenwirtschaftliche Taxitarif (§ 51 Abs. 1 PBefG), der für jede Fahrt vom ÖPNV-Aufgabenträger aufgefüllt wird (mit kleinem Abschlag für die Fixkosten aus Gründen des Beihilfenrecht)
3. Die Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung erfolgt über ein digitales Abrechnungstool (Entwicklung nbsw Nahverkehrsberatung, Heidelberg), in dem alle notwendigen Abrechnungsparameter hinterlegt sind

1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi
- 2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi**
3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
4. Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte
4. Weitere strategische Ziele

# Die drei zentralen Schwächen des Buslinienverkehrs insbesondere im ländlichen Raum



# On-Demand-Verkehre zielen auf die Behebung dieser zentralen Schwächen

**Problem 1:**  
Keine flächendeckende ÖPNV-  
Versorgung

## Lösung durch ÖPNV-Taxi:

Potenzial zur Versorgung mit ÖPNV-Leistungen **im Nahbereich und auf Tangentialverbindungen zwischen den Kommunen**

**Problem 2:**  
Ausrichtung der Bedienzeiten  
auf den Schülerverkehr

In den **Randzeiten** (abends, nachts, Wochenende, Schulferien) kann der Buslinienverkehr vollständig durch das ÖPNV-Taxi ersetzt werden; die Taxiunternehmen haben gerade in diesen Zeiten Kapazitäten!

**Problem 3:**  
Mäandernde Buslinien

Möglichkeit der **Straffung des Busnetzes durch Befreiung von Feinerschließungen**; **Übernahme der entstehenden Bedienlücken** durch das ÖPNV-Taxi (u.a. mit Direktverbindungen oder Anschluss an die Haltestellen der Busse)

# Warum ist das ÖPNV-Taxi verkehrlich nachhaltig?

## Nachhaltig für den ÖPNV

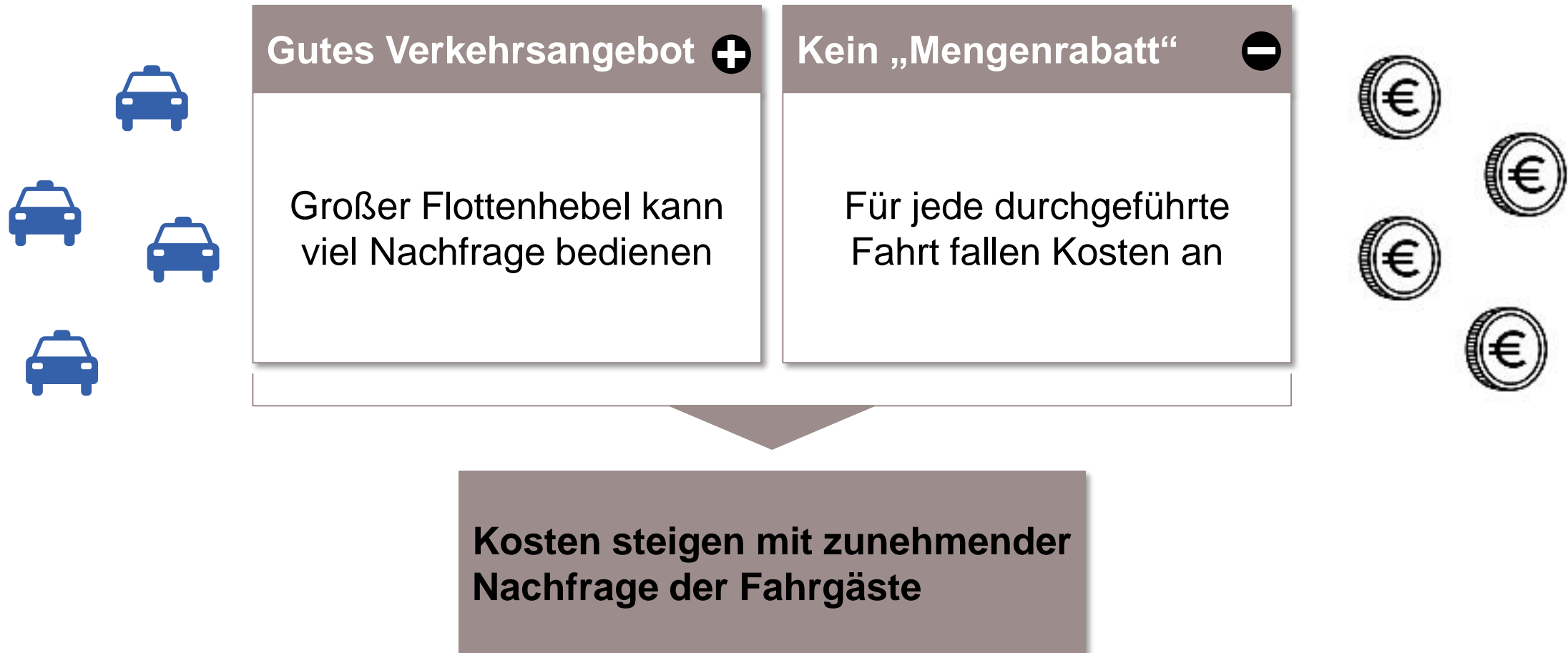
- Verlagerungseffekte durch Attraktivierung des ÖPNV („Abschaffung Zweitwagen“):
  - Potenzieller Einsatz der gesamten Taxiflotte auf dem Gebiet der ÖPNV-Aufgabenträger (Großer Mengenhebel für Angebot)
  - Schließen von Bedienlücken und –zeiten und damit Verdichtung des ÖPNV
- Positive Effekte auf Finanzierbarkeit des ÖPNV durch Kosteneinsparungen bei Übernahme von unattraktiven Linienverbindungen

## Nachhaltig für das Taxigewerbe

- Stärkung der Branche durch Wachstum bestehender und Gründung neuer Unternehmen (keine „Resterampe“ mehr für den ÖPNV)
- Keine Aushöhlung der Taxistrukturen durch Beauftragung Dritter mit einem Linienbedarfsverkehr (Taxiunternehmen können i.d.R. keine Linienbedarfsverkehre durchführen: „Große Busfachkunde“)
- Durch Stärkung/Erholung des Gewerbes stehen potenziell auch mehr Taxen auf dem „freien Markt“ zur Verfügung

1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi
2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
- 3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi**
4. Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte
5. Weitere strategische Ziele

# Welche Ausgangslage stellt sich bei der Finanzierung des ÖPNV-Taxi?





# Warum ist das ÖPNV-Taxi dennoch finanziell nachhaltig?

## Die Aufgabenträger haben großen Einfluss die Kostenzusammensetzung durch die Ausgestaltung der Integration des ÖPNV-Taxis in den Linien-ÖPNV

- Einsparung von Kosten der Busbedienung durch Optimierung des Busnetzes (z.B. Streichung von Feinerschließungen)
- Kalibrierung des Vergleichsalgorithmus zugunsten des Linien-ÖPNV; das ÖPNV-Taxi soll bestenfalls nur Zubringer sein (Zielstellung: So viel ÖPNV-Taxi wie nötig, aber so wenig wie möglich!)
- Entwicklung eines Systems zur Durchführung intermodaler Fahrten und Erhöhung des Poolingfaktors (gemeinsam mit dem Softwareanbieter)
- Gestaltung eines „auskömmlichen“ Tarifs (z.B. Erhebung von Zuschlägen; streckenabhängige Tarife)
- Abschluss von Kostendeckungsverträgen mit Nutznießern des ÖPNV-Taxi (z.B. Hotels, Unternehmen, medizinische Einrichtungen etc.)



**Kosten nur bei tatsächlich durchgeführten Fahrten und dadurch Vermeidung von Vorhaltekosten**



**Einfluss auf die Gesamtkosten unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit vor Ort**

1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi
2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
4. **Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte**
5. Weitere strategische Ziele

# Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte **1 von 2**

1. **Ermittlung bestehender Bedienlücken im Linien-ÖPNV** (Einsatz des ÖPNV-Taxi als klassisches AST und/oder für die Flächenbedienung); **vertraglich bestellte BusShuttle** sind aus wirtschaftlichen Gründen für die Flächenbedienung nicht zukunftsfähig (vgl. das „Sterben“ der geförderten ODM-Projekte)
2. **Erwartung künftiger Bedienlücken im Linien-ÖPNV** aufgrund des **Fachkräftemangels und dringender Einsparnotwendigkeiten** (z.B. massive Einsparvorgabe für BSAG in Bremen)
3. In Städten ist z.B. auch die **Übernahme des gesamten ÖPNV in der Nacht** durch Taxen möglich (vgl. die Stadt Linz); ebenso die **ÖPNV-Bedienung von Nachbarkommunen in den Randzeiten**
4. Sind **besondere Fahrgastgruppen** für das ÖPNV-Taxi erkennbar und gibt es bereits Erfahrungen mit ihnen (Frauen, Senioren, Mobilitätseingeschränkte [Grad der Einschränkung kann im System hinterlegt werden, so dass bedarfsgerecht reagiert werden kann] etc.)?
5. Kann die **Software der Taxizentralen** mit der **Software des ÖPNV-Aufgabenträger** technisch sinnvoll (Vermeidung von Schnittstellenproblemen) und wirtschaftlich sinnvoll (Einsparungen) miteinander verbunden werden?

# Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte **2 von 2**

6. Kommunikation an die Mitgliedsunternehmen, dass das **ÖPNV-Taxi ein Exklusivprodukt nur für Taxen** ist (Mietwagen haben keinen regulierten Markttarif wie Taxen gem. § 51 Abs. 1 PBefG, so dass eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung nicht möglich ist)
  7. Reichen die **Taxikapazitäten in den Städten** für eine zusätzliche Bedienung per ÖPNV-Taxi aus oder müssen Kontingentierungen gem. § 13 Abs. 4 PBefG gelockert werden?
  8. Prüfung der **Akzeptanz des ÖPNV-Taxi bei den gut ausgelasteten städtischen Taxiunternehmen**, wenn der Erlös etwa +/- 5 % unter dem Taxitarif nach § 51 Abs. 1 PBefG liegt (Drift regulärer Taxikunden in das ÖPNV-Taxi versus Neukunden: Lohnt sich das?)
  9. Erarbeitung **Strategie zur Elektrifizierung der städtischen Taxiflotte** (mit Förderung), um ÖPNV-Taxen als **Premiumprodukt der öffentlichen Personenbeförderung** präsentieren zu können
- **Die Erarbeitung eines inhaltlichen Konzeptes + Kommunikationskonzeptes für die Gespräche mit der Kommune und seinem ÖPNV-Unternehmen ist zentral (Signal: „Wir liefern konstruktive Vorschläge“)!**

# Die Strategien der Taxiverbände und Taxiunternehmen ist auf die jeweilige Größe der Städte abzustimmen

1. **Kleinstadt** bis 20 Tsd. Einwohner
2. **Stadt** bis 100 Tsd. Einwohner
3. **Regiopole** bis 250 Tsd. Einwohner
4. **Großstädte** bis etwa 500 Tsd. Einwohner
5. **Metropolen** ab etwa 500 Tsd. Einwohner (etwa 12)

1. Die Funktionsweise des ÖPNV-Taxi
2. Verkehrliche Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
3. Finanzielle Nachhaltigkeit des ÖPNV-Taxi
4. Konkrete Ansatzpunkte zur Einbindung der Taxen in den ÖPNV des ländlichen Raums und der Städte
5. **Weitere strategische Ziele**

# Weitere notwendige Schritte, um die Flotte des Gelegenheitsverkehrs ca. 100 Tsd. Fahrzeuge) an den ÖPNV heranzuführen

1. **Streichung der Notwendigkeit der sog. großen Busfachkunde (PBZugV)** bei Linienbedarfsverkehren nach § 44 PBefG, damit Taxen und Mietwagen leichter Zugang zu vertraglich vergebenen Verkehren erhalten
2. **Umfassender Einsatz des ÖPNV-Taxis in Städten** durch die ÖPNV-Aufgabenträger
3. **Kostenlose Schwerbehindertenfreifahrt nach § 228 ff. SGB IX** (wie bereits der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG)
4. **Ausdrückliche Nennung des ÖPNV-Taxi im PBefG**
5. **Bei Bedarf:** Diskussion mit den Kommunen, dass vertraglich bestellt gemeinwirtschaftlichen ODM-Verkehre von dritten Anbietern **den eigenwirtschaftlichen Gelegenheitsverkehr z.T. erheblich schädigen kann und dies dann rechtlich keine zulässige Marktintervention gem. der VO 1370/2007 mehr ist**

# Zur Vertiefung

- Fachaufsatz Baumeister, Benz, Diekmann, El-Zahab, „**Das digitale ÖPNV-Taxi - Plattformgesteuerte Taxi- und Mietwagenverkehre als Bestandteil einer differenzierten Bedienung im ÖPNV**“; in: Internationales Verkehrswesen, Heft 1/2024 (Teil 1) und Heft 3/2024 (Teil 2)
- Baumeister, Vortrag beim Deutschen Nahverkehrstag: **Das digitale ÖPNV-Taxi im ländlichen Raum: Funktionsweise und Zusammenwirken mit dem Bus-Linienverkehr**, abrufbar unter <https://www.deutschernahverkehrstag.de/rueckblick-2024/programm/#tab-id-20>
- **NDR Story „Meine Eltern, die Verkehrswende und ich“**, ab Minute 35 wird über das ÖPNV-Taxi im Landkreis Freudenstadt berichtet ([ARD Mediathek](#))
- **Strategiepapier des TMV e.V. zum ÖPNV-Taxi**, 2024, <https://tmv-deutschland.de/wp-content/uploads/2024/08/TMV-Papier-OePNV-Taxi.pdf>
- **Bundesverband Taxi und Mietwagen, „ÖPNV-Taxi Infolyer für Behörden“**, 2025, [https://bundesverband.taxi/wp-content/uploads/2024/12/2024\\_OePNV-Taxi-Flyer.pdf](https://bundesverband.taxi/wp-content/uploads/2024/12/2024_OePNV-Taxi-Flyer.pdf)
- Beschluss des Landtages (Verkehrsausschuss) von Nordrhein-Westfalen „**Günstig, flexibel, klimafreundlich - das digitale ÖPNV-Taxi stärken**“ v. 15.01.2025, LT-Drs. 18/12476
- **TAGESSPIEGEL BACKGROUND**, Kugoth, „**In NRW nimmt das ÖPNV-Taxi Fahrt auf**“, 24.01.2025



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



Dr. Hubertus Baumeister



Dennis Steinke

**BBG  
und  
Partner**

Rechtsanwälte






**JUV** 2023  
**AWARDS**  
Kanzlei des Jahres für  
Öffentliches Wirtschaftsrecht

# Back up

# Es gibt verschiedene flexible Bedienformen, die nach dem Personenbeförderungsgesetz umsetzbar sind

Flexible Bedienformen im Gesetz	Beispiele	Bedienung	Pflichten
<b>„Klassische“ Bedarfsverkehre</b> § 42 PBefG oder ggf. § 2 Abs. 6 PBefG	Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi, Rufbus, Ruftaxi usw.	Linienbedienung (auch Richtungsband etc.), i.d.R. gemeinwirtschaftlich	Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht
<b>Linienbedarfsverkehre</b> § 44 PBefG	„On-Demand-Verkehre“, Shuttle-Verkehre	Flächenbedienung, faktisch nur gemeinwirtschaftlich möglich	Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht
<b>Gebündelte Bedarfsverkehre</b> § 50 PBefG	„On-Demand-Verkehre“, Shuttle Verkehre	Flächenbedienung, eigenwirtschaftlich (keine Praxisbeispiele)	Keine Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht (=kein ÖPNV)
<b>Gelegenheitsverkehre</b> §§ 47, 49 Abs. 4 PBefG ggf. i.V.m. § 8 Abs. 2 PBefG	(ÖPNV-)Taxi, Mietwagen	Flächenbedienung, eigenwirtschaftlich außer bei ÖPNV-Taxi	Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht nur bei (ÖPNV-)Taxiverkehr
<b>Sonstiges</b>	Ehrenamtliche Gemeinschaftsverkehre (z.B. „Bürgerbus“), Sharing-Dienste		

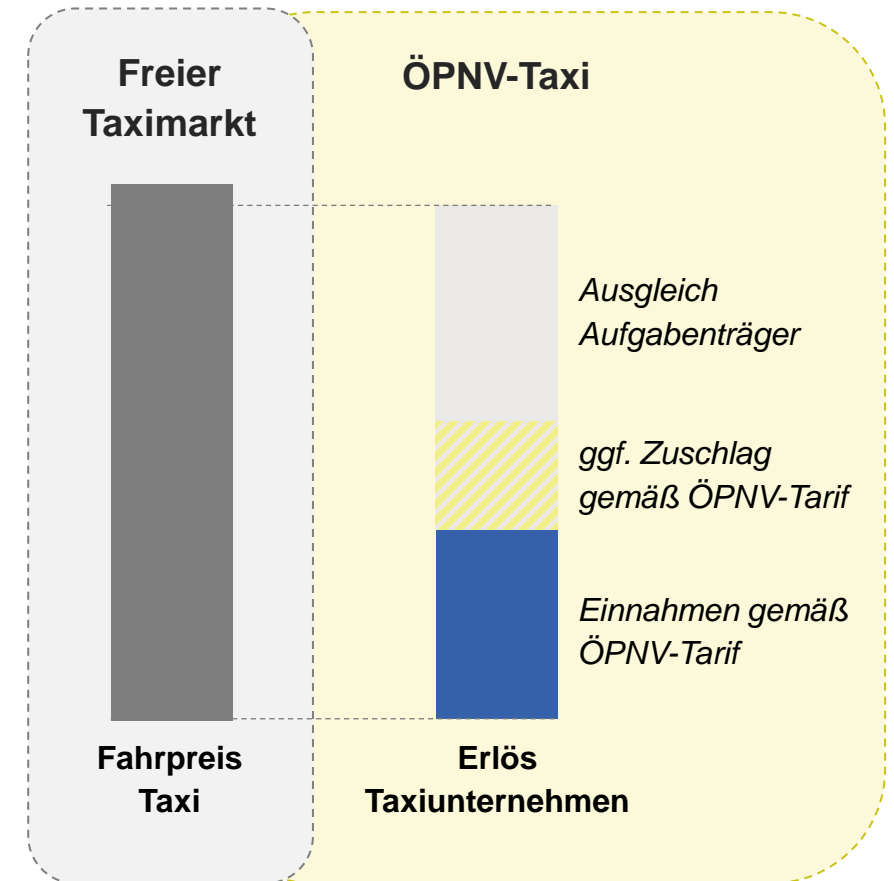
# Wo unterscheiden sich das ÖPNV-Taxi und der Linienbedarfsverkehr?

	<b>ÖPNV-Taxi</b>	<b>Linienbedarfsverkehr</b>
<b>Verkehrliche Ausgestaltung</b>	Keine Vorgaben durch Vertrag möglich, sondern gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung; Bereitstellung nach Kapazität	Differenzierte vertragliche Vorgaben möglich (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) 
<b>Kosten / Fahrgasteffizienz</b>	Keine Vorhaltekosten; große Einflussnahmemöglichkeiten auf Kostenentwicklung und -optimierung 	Teures „Luxusprodukt“ durch Vorhaltekosten (viele Projekte werden nicht fortgeführt); problematisch ist Förderung unabhängig vom verkehrlichen Nutzen
<b>Verwaltungsaufwand</b>	Höherer Verwaltungsaufwand durch viele übergreifende Themen (Taxiunternehmen, Genehmigungsbehörde, Softwareunternehmen etc.)	Geringerer Verwaltungsaufwand, da „Service aus einer Hand“ 
<b>Einbeziehung regionaler Partner</b>	Beteiligung der Taxiunternehmen vor Ort (die vor Ort Steuern zahlen); Stärkung der Branche 	Bei integrierten Ausschreibungen Durchführung von externen Unternehmen; Aushöhlung der Taxistrukturen vor Ort und damit ggf. rechtswidrige Marktintervention
<b>Qualität Verkehrsangebot</b>	Großer Mengenhebel und dadurch viel Angebot möglich („der Markt regelt das“); Taxi-Standard 	Ggf. zu wenige Fahrzeuge, die die Nachfrage nicht bedienen können; unflexible Angebotsgestaltung; aber Umsetzung von sehr hohen Qualitätsanforderungen möglich

# Wie funktioniert das Abrechnungsmodell?

Der Aufgabenträger rabattiert den Taxitarif für ÖPNV-Taxi-Fahrgäste durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer **allgemeinen Vorschrift gem. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007**:

- Die Taxiunternehmen erbringen ihre Verkehrsleistungen weiterhin eigenwirtschaftlich
- Die Fahrgäste zahlen für die Nutzung des ÖPNV-Taxis nur den ÖPNV-Tarif mit Zuschlägen
- Der ÖPNV-Aufgabenträger zahlt die Differenz zum genehmigten örtlich geltenden Taxitarif an die Taxiunternehmen (mit Abschlägen gemäß den Vorgaben des Anhangs der VO (EG) 1370/2007)
- Es fallen nur Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger an, wenn **tatsächlich Fahrleistung erbracht** wird. Kosten für Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen fallen nicht an



# Wenn Aufgabenträger einen flexiblen Flächenverkehr („On-Demand-Verkehr“) einrichten wollen, gibt es aktuell folgende Möglichkeiten

## Linienbedarfsverkehre

§ 44 PBefG

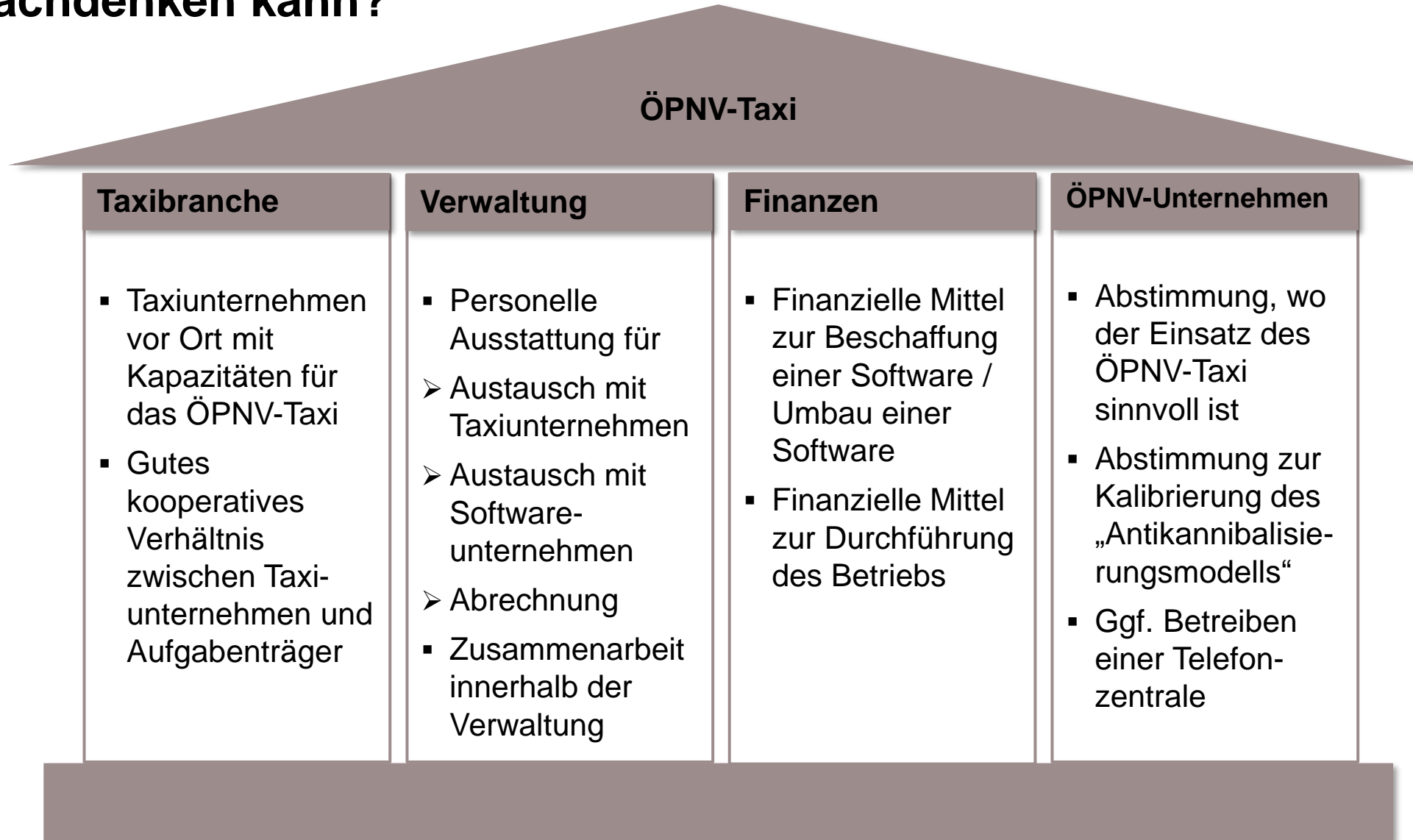


## ÖPNV-Taxi

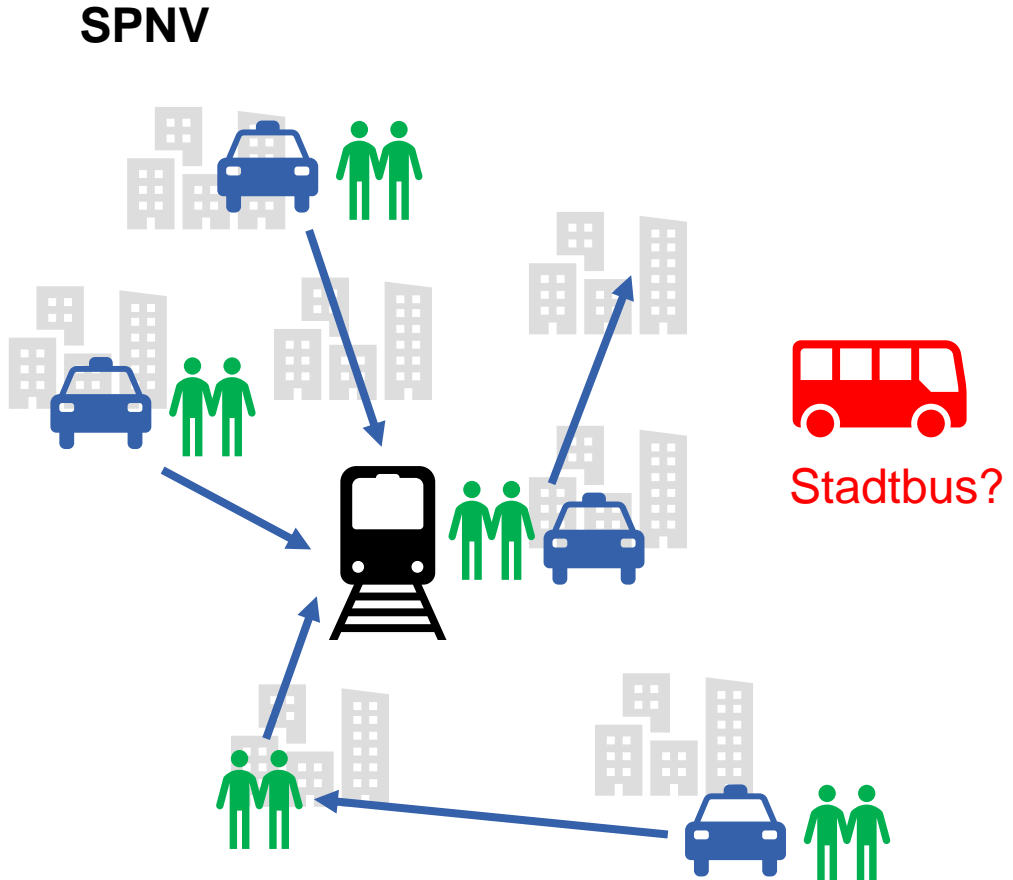
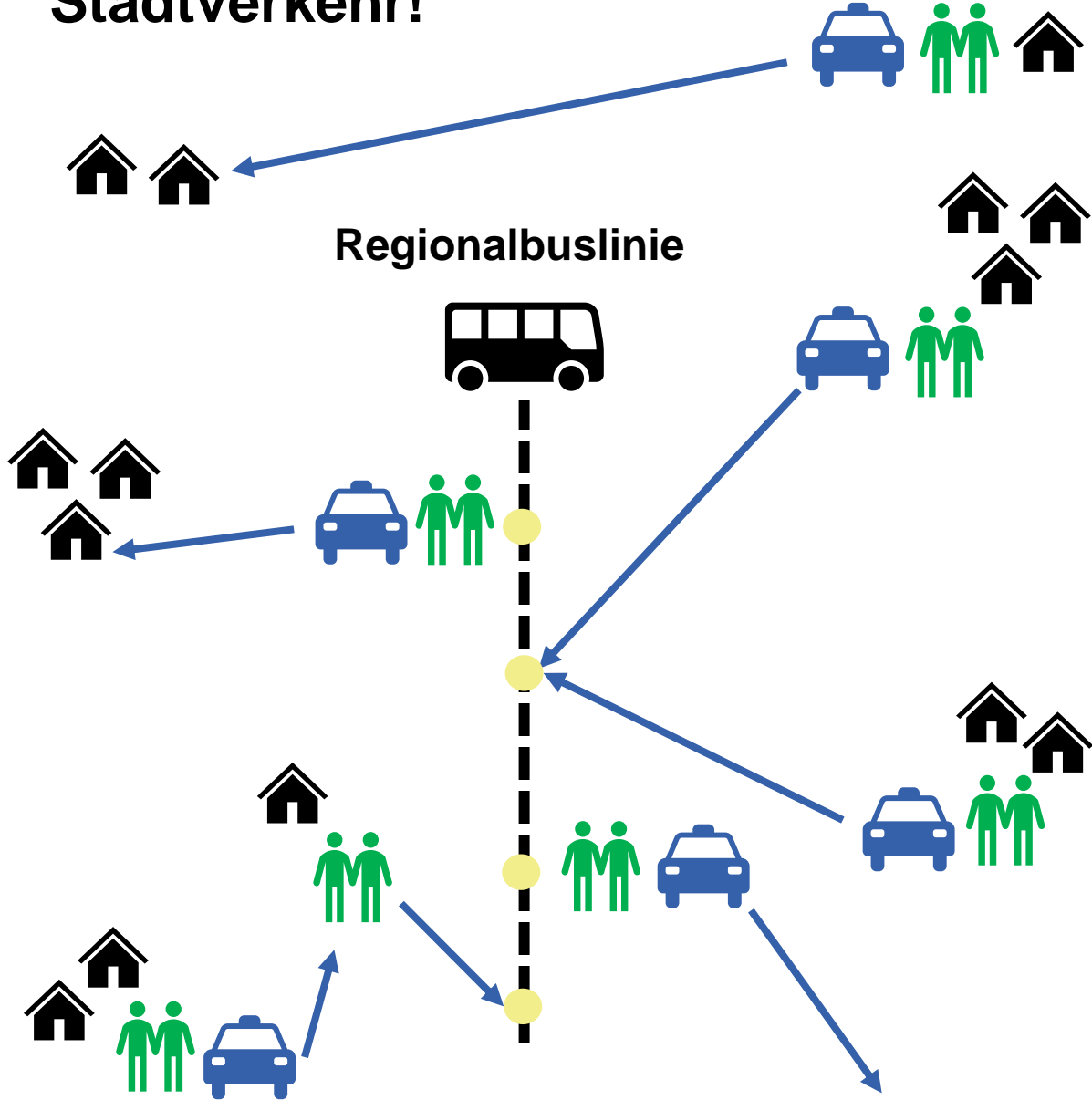
§ 47 PBefG (i.V.m. § 8 Abs. 2 PBefG)



# Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit ein Aufgabenträger über die Einführung eines ÖPNV-Taxis nachdenken kann?

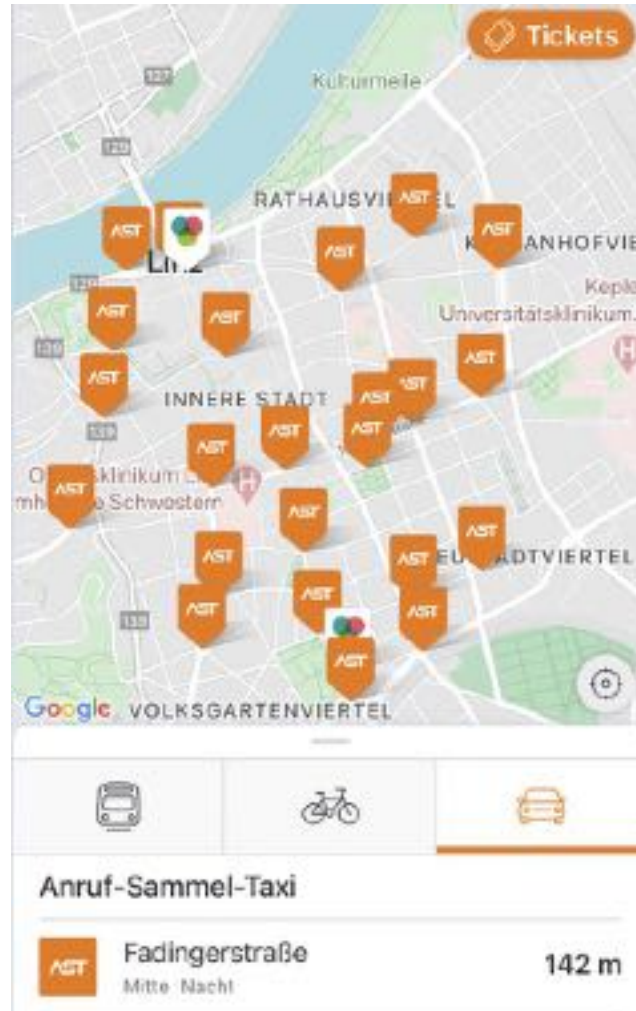


# Ausrichtung auf starke Achsen im ländlichen Raum und Stadtverkehr!





# Integration von Taxen in den ÖPNV der Stadt Linz in der Nacht und zu Nachbarkommunen durch die Linzer Linien (siehe App „LinzMobil“!)



# Gestaltung der Integration von Taxen in den ÖPNV der Stadt Linz durch die Linzer Linien

**1. Einlösen**  
Eine kostenlose QR-Code-App ermöglicht es Ihnen, Ihre Fahrkarte vor der Fahrt zu aktivieren. Einfach per App oder über die Web-App des ÖPNV/MA 20 bis zum Ende der Fahrt.

**2. Abfahren**  
Geben Sie Ihre Fahrkarte ein und lassen Sie die QR-Code-App aktiviert. Nach dem Einsteigen in den Bus, wird die QR-Code-App automatisch aktiviert und die Fahrkarte wird für den Rest der Fahrt gültig.

**3. Abkommen**  
Das AST-Logo ist auf dem Bus zu sehen. Es zeigt die QR-Code-App und die Fahrkarte. Wenn Sie die QR-Code-App nicht verwenden können, wenden Sie sich an die AST-Hotline.

AST-Hotline  
0732/661266

**AST**

### NACHT-AST

Abfahrt von den orange gekennzeichneten AST-Abfahrtsstellen in Linz täglich ab 20:10 Uhr bis 05:00 Uhr alle 30 Minuten, außer an Wochen- und halben Stunden.

#### NACHT-TARIFE

AST-Fahrten innerhalb von Linz. Hier ist die Beförderungsgeldzahl angegeben. Das Mindestlohn ist 500 Euro. Die Beförderungsgeldzahl ist die Zahl der Beförderungsgeldzahl.

Abfahrtsstelle	Wochentag	Wochenende
Abfahrtsstelle	EUR 5,20	EUR 5,10
Abfahrtsstelle	EUR 5,20	EUR 5,10
Abfahrtsstelle	EUR 5,20	EUR 5,10

#### AST-Fahrten von Linz in die Nachbarregionen

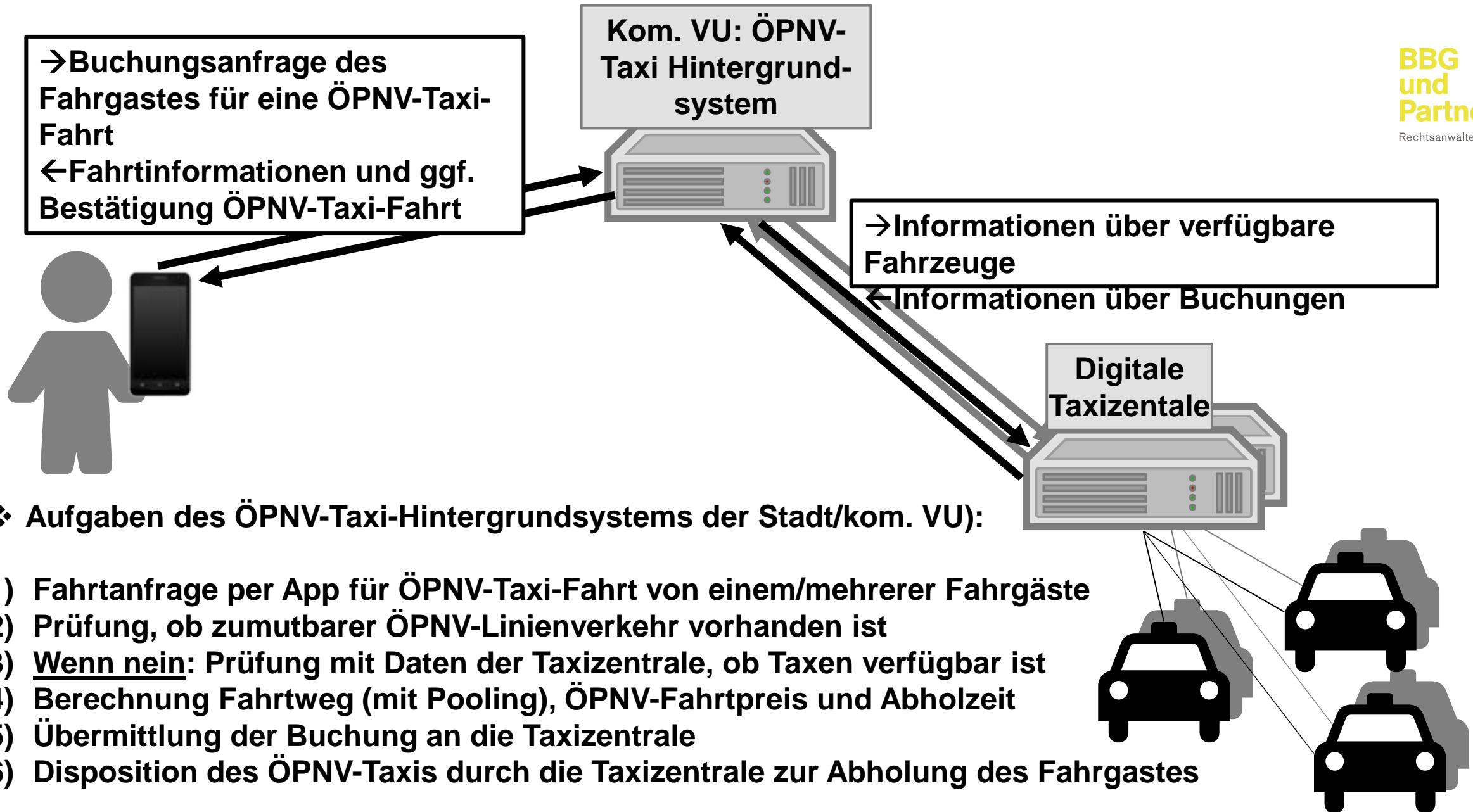
Abfahrtsstelle	Wochentag	Wochenende
Abfahrtsstelle	EUR 7,00	EUR 7,50
Abfahrtsstelle	EUR 8,00	EUR 8,50
Abfahrtsstelle	EUR 9,00	EUR 9,50
Abfahrtsstelle	EUR 10,00	EUR 10,50
Abfahrtsstelle	EUR 11,00	EUR 11,50
Abfahrtsstelle	EUR 12,00	EUR 12,50
Abfahrtsstelle	EUR 13,00	EUR 13,50
Abfahrtsstelle	EUR 14,00	EUR 14,50
Abfahrtsstelle	EUR 15,00	EUR 15,50
Abfahrtsstelle	EUR 16,00	EUR 16,50
Abfahrtsstelle	EUR 17,00	EUR 17,50
Abfahrtsstelle	EUR 18,00	EUR 18,50
Abfahrtsstelle	EUR 19,00	EUR 19,50
Abfahrtsstelle	EUR 20,00	EUR 20,50
Abfahrtsstelle	EUR 21,00	EUR 21,50
Abfahrtsstelle	EUR 22,00	EUR 22,50
Abfahrtsstelle	EUR 23,00	EUR 23,50
Abfahrtsstelle	EUR 24,00	EUR 24,50
Abfahrtsstelle	EUR 25,00	EUR 25,50
Abfahrtsstelle	EUR 26,00	EUR 26,50
Abfahrtsstelle	EUR 27,00	EUR 27,50
Abfahrtsstelle	EUR 28,00	EUR 28,50
Abfahrtsstelle	EUR 29,00	EUR 29,50
Abfahrtsstelle	EUR 30,00	EUR 30,50
Abfahrtsstelle	EUR 31,00	EUR 31,50
Abfahrtsstelle	EUR 32,00	EUR 32,50
Abfahrtsstelle	EUR 33,00	EUR 33,50
Abfahrtsstelle	EUR 34,00	EUR 34,50
Abfahrtsstelle	EUR 35,00	EUR 35,50
Abfahrtsstelle	EUR 36,00	EUR 36,50
Abfahrtsstelle	EUR 37,00	EUR 37,50
Abfahrtsstelle	EUR 38,00	EUR 38,50
Abfahrtsstelle	EUR 39,00	EUR 39,50
Abfahrtsstelle	EUR 40,00	EUR 40,50
Abfahrtsstelle	EUR 41,00	EUR 41,50
Abfahrtsstelle	EUR 42,00	EUR 42,50
Abfahrtsstelle	EUR 43,00	EUR 43,50
Abfahrtsstelle	EUR 44,00	EUR 44,50
Abfahrtsstelle	EUR 45,00	EUR 45,50
Abfahrtsstelle	EUR 46,00	EUR 46,50
Abfahrtsstelle	EUR 47,00	EUR 47,50
Abfahrtsstelle	EUR 48,00	EUR 48,50
Abfahrtsstelle	EUR 49,00	EUR 49,50
Abfahrtsstelle	EUR 50,00	EUR 50,50
Abfahrtsstelle	EUR 51,00	EUR 51,50
Abfahrtsstelle	EUR 52,00	EUR 52,50
Abfahrtsstelle	EUR 53,00	EUR 53,50
Abfahrtsstelle	EUR 54,00	EUR 54,50
Abfahrtsstelle	EUR 55,00	EUR 55,50
Abfahrtsstelle	EUR 56,00	EUR 56,50
Abfahrtsstelle	EUR 57,00	EUR 57,50
Abfahrtsstelle	EUR 58,00	EUR 58,50
Abfahrtsstelle	EUR 59,00	EUR 59,50
Abfahrtsstelle	EUR 60,00	EUR 60,50
Abfahrtsstelle	EUR 61,00	EUR 61,50
Abfahrtsstelle	EUR 62,00	EUR 62,50
Abfahrtsstelle	EUR 63,00	EUR 63,50
Abfahrtsstelle	EUR 64,00	EUR 64,50
Abfahrtsstelle	EUR 65,00	EUR 65,50
Abfahrtsstelle	EUR 66,00	EUR 66,50
Abfahrtsstelle	EUR 67,00	EUR 67,50
Abfahrtsstelle	EUR 68,00	EUR 68,50
Abfahrtsstelle	EUR 69,00	EUR 69,50
Abfahrtsstelle	EUR 70,00	EUR 70,50
Abfahrtsstelle	EUR 71,00	EUR 71,50
Abfahrtsstelle	EUR 72,00	EUR 72,50
Abfahrtsstelle	EUR 73,00	EUR 73,50
Abfahrtsstelle	EUR 74,00	EUR 74,50
Abfahrtsstelle	EUR 75,00	EUR 75,50
Abfahrtsstelle	EUR 76,00	EUR 76,50
Abfahrtsstelle	EUR 77,00	EUR 77,50
Abfahrtsstelle	EUR 78,00	EUR 78,50
Abfahrtsstelle	EUR 79,00	EUR 79,50
Abfahrtsstelle	EUR 80,00	EUR 80,50
Abfahrtsstelle	EUR 81,00	EUR 81,50
Abfahrtsstelle	EUR 82,00	EUR 82,50
Abfahrtsstelle	EUR 83,00	EUR 83,50
Abfahrtsstelle	EUR 84,00	EUR 84,50
Abfahrtsstelle	EUR 85,00	EUR 85,50
Abfahrtsstelle	EUR 86,00	EUR 86,50
Abfahrtsstelle	EUR 87,00	EUR 87,50
Abfahrtsstelle	EUR 88,00	EUR 88,50
Abfahrtsstelle	EUR 89,00	EUR 89,50
Abfahrtsstelle	EUR 90,00	EUR 90,50
Abfahrtsstelle	EUR 91,00	EUR 91,50
Abfahrtsstelle	EUR 92,00	EUR 92,50
Abfahrtsstelle	EUR 93,00	EUR 93,50
Abfahrtsstelle	EUR 94,00	EUR 94,50
Abfahrtsstelle	EUR 95,00	EUR 95,50
Abfahrtsstelle	EUR 96,00	EUR 96,50
Abfahrtsstelle	EUR 97,00	EUR 97,50
Abfahrtsstelle	EUR 98,00	EUR 98,50
Abfahrtsstelle	EUR 99,00	EUR 99,50
Abfahrtsstelle	EUR 100,00	EUR 100,50

#### TAGES-AST

Abfahrtsstelle täglich von 5:30 Uhr bis 19:30 Uhr alle 30 Minuten.

#### TAGES-TARIFE

Abfahrtsstelle	EUR 5,20
Abfahrtsstelle	EUR 5,10



❖ Aufgaben des ÖPNV-Taxi-Hintergrundsystems der Stadt/kom. VU):

- 1) Fahrtanfrage per App für ÖPNV-Taxi-Fahrt von einem/mehreren Fahrgästen
- 2) Prüfung, ob zumutbarer ÖPNV-Linienverkehr vorhanden ist
- 3) Wenn nein: Prüfung mit Daten der Taxizentrale, ob Taxen verfügbar ist
- 4) Berechnung Fahrtweg (mit Pooling), ÖPNV-Fahrtpreis und Abholzeit
- 5) Übermittlung der Buchung an die Taxizentrale
- 6) Disposition des ÖPNV-Taxis durch die Taxizentrale zur Abholung des Fahrgastes

❖ Können Taxizentralen zur digitalen Vereinfachung Funktionen des ÖPNV-Taxi-Hintergrundsystems des kommunalen Verkehrsunternehmens der Stadt übernehmen?