



## **Projektbeschreibung**

### *Kurzfassung*

#### *Autor:*

Peter Krämer  
Geschäftsbereich Nahverkehr der Odenwald-  
Regional-Gesellschaft (OREG) mbH  
Hulster Straße 2  
64720 Michelstadt

#### *Kontakt:*

Tel. 06061 - 97 99 11  
E-Mail: [p.kraemer@odenwaldmobil.de](mailto:p.kraemer@odenwaldmobil.de)  
Internet: [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de)

Projektstand: 01.09.2019

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

**oder**

**Der Odenwald in der digitalen Welt der „on-demand-Mobilität“**

## Inhalt

1. Quo vadis ÖPNV ?.....	2
2. Megatrend Digitalisierung.....	2
3. Digitales Informations- und Buchungssystem.....	3
4. „garantiert mobil!“ – vom Fahrplan zur dynamischen Mobilitätsgarantie.....	3
5. Mitnahmefahrten erweitern das Angebot.....	5
6. Integration und Intermodalität.....	5
7. Der einheitliche Fahrpreis – Lösung und zugleich Konflikt.....	6
8. Nutzerfinanzierung sichert Kostendeckung.....	7
9. juristische Grauzonen.....	8
10. Projektstart und bisherige Erfahrungen.....	9
11. Dank.....	9

## 1. Quo vadis ÖPNV ?

Der demografische Wandel stellt den klassischen ÖPNV in Flächenlandkreisen vor große Herausforderungen. Sinkende Schülerzahlen lassen eine tragende Finanzierungssäule wegbrechen. Die wachsende Altersgruppe der Senioren stellt individuelle Ansprüche an die Mobilität, die der klassische Linienverkehr nur begrenzt erfüllen kann. Vielerorts sichert er nur eine Grundversorgung, die zunehmend durch die Finanznöte der Aufgabenträger bestimmt wird. Andererseits gibt es beim Individual- und Gelegenheitsverkehr große Ressourcen, die ungenutzt bleiben, weil keine Integration stattfindet. Der drohenden und teilweise bereits eingetretenen Abwärtsspirale des ÖPNV auf dem Lande kann nur begegnet werden, indem Mobilität ganzheitlich, d.h. intermodal gedacht und vernetzt wird.

## 2. Megatrend Digitalisierung

Die Digitalisierung verändert alle Lebensbereiche. Das Smartphone wird zum Technologietreiber. Mobile Applikationen („Apps“) gibt es für alle Lebensbereiche und Anwendungsformen. Im ÖPNV ist die elektronische Fahrplanauskunft mit Echtzeitinformation innerhalb kurzer Zeit zum Standard geworden. Navigation, Parkplatzsuche, das bargeldlose Zahlen, Mieten von Leifahrädern oder CarSharing – die mobilen technischen Möglichkeiten sind ebenso mannigfaltig wie unübersichtlich. Neue Mobilitätsdienstleister und neue Mobilitätsformen drängen auf den Markt und verdrängen traditionelle Anbieter in den Strukturen des Personenbeförderungsrechts. Hier wächst der Druck zur Liberalisierung und Marktöffnung.

Im Zeichen der „Sharing Economy“ vermitteln die Newcomer Mobilität gegen Provision und betreiben dazu digitale Vermittlungsplattformen. Der wohl bekannteste und zugleich umstrittenste Anbieter ist UBER. Aber es gibt mittlerweile auch viele andere, die zum Teil auch als Ausgründung von Autobauern entstehen, weil diese zunehmend ihr Kerngeschäft - das Bauen von Autos – hinterfragen. Gemein haben diese Modelle, dass sie Fahrtwünsche auf bestehende Fahrten vermitteln und intelligent routen. Ziel ist es, individuelle Mobilität anzubieten, die jederzeit verfügbar ist („on demand“), weil der mobile Mensch heute nicht mehr nach einem ihm vorbestimmten Fahrplan unterwegs sein, sondern seine Mobilität nach eigenen Bedürfnissen gestalten will.

Die neuen Formen der Mobilitätsdienstleistungen beschränken sich zurzeit auf den urbanen Raum, weil dort der Druck am größten ist (beschränkte Infrastruktur) und weil dort auch eine adäquate Masse an Personen unterwegs ist, die zu nennenswerten Umsätzen führt. Ob diese Modelle mittel- und langfristig auch auf den ländlichen Raum ausstrahlen oder ob dieser auch weiterhin auf das Auto als das Mittel der Mobilitätswahl angewiesen bleibt, ist abzuwarten. Wenn es allerdings nicht gelingt, durch die digitale Vernetzung Ressourcen des Individual- und Gelegenheitsverkehrs zu nutzen und auf der Basis einheitlicher Nutzungsbedingungen zugänglich zu machen und Synergien zu erzeugen, wird der ÖPNV in der Fläche keine Zukunft haben. Gleichwohl werden dann weite Kreise der ländlichen Bevölkerung von öffentlicher Mobilität ausgeschlossen sein.

**Mit dem Projekt „garantiert mobil!“ wollen wir Möglichkeiten aufzeigen, wie man auch in einer ländlichen Region mit den Mitteln der Digitalisierung „on demand“ mobil sein kann.**

### 3. Digitales Informations- und Buchungssystem

Kern von "garantiert mobil!" ist das **Informations- und Buchungssystem „IBS-Odenwaldmobil.de“**, das über die Homepage unter [www.odenwaldmobil.de](http://www.odenwaldmobil.de) erreichbar ist und 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**.

von ↓↑ nach ↻ über  
**odenwaldmobil.de**

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.

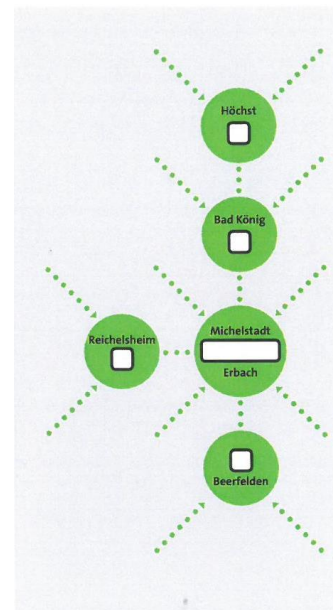
Das Informations- und Buchungssystem dient vordergründig der **elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft** und greift dazu über die Verbindungssuche im Hintergrund auf das EFA-System des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zu. Seine Zweckbestimmung besteht darin, aktuelle Fahrplaninformationen zu erhalten, 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 bis 22 Uhr unter einer einheitlichen Service-Nummer Fahrten buchen.

### 4. „garantiert mobil!“ – vom Fahrplan zur dynamischen Mobilitätsgarantie

Jederzeit verfügbare, abrufbare („on-demand-) Mobilität wird im Projekt „garantiert mobil!“ durch das **Versprechen einer Mobilitätsgarantie** umgesetzt. Diese gilt im gesamten Odenwaldkreis **von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt**.

Es ist gerade nicht das Ziel von „garantiert mobil!“, x-beliebige Fahrtmöglichkeiten im gesamten Kreisgebiet zu schaffen und damit das traditionelle Taxigeschäft zu konkurrenzieren. Im Vordergrund steht die **Optimierung des ÖPNV-Angebotes zwischen den Ortschaften und den jeweiligen Zentren** zur Verbesserung der Nahversorgung. Daher gilt die Mobilitätsgarantie immer nur auf den Strecken, die dem Linienverlauf der Buslinien entsprechen. Und nur auf diesen Strecken können Mitnahmefahrten (s. Kap. 5) angeboten werden.



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

„garantiert mobil!“ kennt im Übrigen keine Bindung an einen Fahrplan oder 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. Zum Betriebsstart von „garantiert mobil!“ ist der Bereitstellungszeitraum beschränkt auf 5-22 Uhr (Sa 6-22 Uhr, So 8-22 Uhr), mit dem Ziel, diesen auszuweiten.

**Die Mobilitätsgarantie wird sichergestellt durch die Buchbarkeit einer sog. „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 war ein wichtiger Bestandteil der Konzeption, weil Fahraufträge des Gelegenheitsverkehrs auf „garantiert mobil!“ übergehen und nur die Kooperation der Verkehrsunternehmen insgesamt die Gewährleistung der Mobilitätsgarantie zum gebuchten Zeitpunkt sicherstellen kann. Damit schafft „garantiert mobil!“ keine Konkurrenz zu dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe, sondern integriert dessen Leistungen und nutzt dessen „Know how“ bei der Disposition und Leistungserbringung.

Infobox: Was sind taxOMobil-Fahrten?

taxOMobil-Fahrten sind nicht fahrplangebundene, dynamische Beförderungsdienstleistungen im ÖPNV, die zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie auf bestimmten Relationen im Odenwaldkreis innerhalb des Bereitstellungszeitraums angeboten und mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit gebucht werden können.

➔ Über die Funktion der Verbindungssuche im Buchungsportal sucht der Fahrgast in der Start-Ziel-Relation seines Fahrtwunsches nach einer entsprechenden Verbindung. In der Auskunft wird ihm dann stets ein bestehendes ÖPNV- (Regel- oder „RufBus“-) Angebot angezeigt. Angezeigt werden ihm aber auch Mitnahmefahrten, die ein privater oder gewerblicher Anbieter für die entsprechende Relation im Buchungsportal eingetragen hat (s. Kap. 5). Zusätzlich wird ihm zu seinem gewünschten Abfahrtszeitpunkt eine

„taxOMobil“-Fahrt angeboten, wenn für seine Fahrtstrecke / Fahrtzeit die Mobilitätsgarantie gilt.

Die Organisation der Beförderungsleistung regelt die OREG über Verträge mit den verschiedenen Beförderungsdienstleistern. Die Mobilitätsgarantie stellt damit sicher, dass der Fahrgast auf den entsprechenden Relationen, auf denen die Garantie gilt, immer ein Mobilitätsangebot erhält, das seinem zeitlichen Fahrtwunsch entspricht, mindestens durch die Buchbarkeit einer „taxOMobil“-Fahrt.

## 5. Mitnahmefahrten erweitern das Angebot

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 1,2 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 im Kap. 2 beschriebenen Newcomer 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.

## 6. 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.

## 7. Der einheitliche Fahrpreis – Lösung und zugleich Konflikt

Der **Verbundtarif** ist eine herausragende Errungenschaft der ÖPNV-Regionalisierung. Dadurch konnte erreicht werden, dass betreiberübergreifend alle Verkehrsmittel mindestens in einem Verkehrsverbund mit einem Fahrschein genutzt werden können. Aber was ist mit der „ersten und letzten Meile“, von zu Hause zum Bahnhof, wenn dazu das Angebot einer Mitnahmefahrt genutzt wird? Die Lösung bei „garantiert mobil!“: **Es gilt für alle Beförderungsmittel der gleiche Fahrpreis**, egal ob Bus, Bahn, Mitnahmeangebot oder 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 werden. Entscheidendes K.O.-Kriterium für eine solche Organisation dürfte aber sein, dass die Gefahr besteht, dass der private Mitnahmeanbieter scheinselfständig wäre und damit das Verkehrsunternehmen auf 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 12 €Cent / km nicht überschritten wird. Außerdem sei entscheidend für die Genehmigungsfreiheit, was der Anbieter der Mitnahmefahrt erhält, und nicht, was der Fahrgast zahlt.

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

- für Mitnahmefahrten der gleiche Preis gelten muss wie für eine ÖPNV-Fahrt (keine Konkurrenzierung mit Tarifunterlaufung)
- die Preisauskunft ausschließlich über die elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes kommt und so keine zusätzliche Preisermittlung im Rahmen des Buchungssystems geschaffen werden muss
- über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelt werden kann, dass Zeitkarten des Verbundtarifs auch für „garantiert mobil!“-Fahrten gelten.

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

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

## 8. 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 „garantiert mobil!“ zahlt der Fahrgast immer einen Grundtarif. Dieser Grundtarif 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). Zeitkarten des Verbundtarifs werden über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von „garantiert mobil!“ bei Mitnahmefahrten und „taxOMobil“-Fahrten anerkannt.

„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 (Reisweitenklassen 1 – 7). Grundtarif und Zuschlagspreis betragen zusammen ca. 80 % des amtlichen Taxitarifs. Im Gegensatz zu diesem kann der Fahrgast allerdings den Zuschlagspreis bei „garantiert mobil!“ beeinflussen, indem er frühzeitig bucht oder sich andere Fahrgäste auf eine bereits gebuchte Fahrt zubuchen.

## 9. juristische Grauzonen

Wenngleich die Entscheidung des Regierungspräsidiums Darmstadt nach § 10 PBefG (s. Ziff. 7) einen schmalen Grad zur modellhaften Integration von Mitnahmefahrten in ein öffentlich organisiertes Verkehrsnetz ermöglicht, bleibt die Problematik einer rechtssicheren Übertragbarkeit. Diese bezieht sich v.a. auf zwei wesentliche Punkte

- a) das Gesamtentgelt der Fahrt. Von dessen Höhe anhängig ist die Beurteilung, ob es sich um eine gewerbsmäßige Personenbeförderung handelt. Nach der gegenwärtigen PBefG-Rechtslage umfassen die Betriebskosten i.W. nur die Treibstoffkosten der Fahrt und nicht die Kosten für Steuer, Versicherung und Abschreibung des Fahrzeuges. Darauf richtet sich ein Verfahren, das 2018 beim Bundesverwaltungsgericht zur Entscheidung ansteht.
- b) der Status des Vermittlers von Mitnahmefahrten. 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.**
- Dagegen hat der **Bundesgerichtshof** mit Urteil vom 29.3.2018 (Az.: I ZR 34/17 **Rabatt- und Bonusaktionen der Vermittlungs-App „MyTaxi“ mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für vereinbar** erklärt. Einen Verstoß gegen die tarifliche Preisbindung verneint er, weil die Betreiber der App keine Taxiunternehmer seien, sondern nur Vermittler. Der BGH gelangt damit in Bezug auf „MyTaxi“ offenbar zu einer anderen rechtlichen Bewertung als beim Limousinenservice von Uber („Uber Black“), den der BGH in einem Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH nicht nur als digitalen Vermittlungsdienst ansehen wollte. Nachdem der EuGH mit Urteil vom 20.12.2017 in Bezug auf Uber und dessen umstrittenem Dienst „UberPop“ 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 UberBlack zurückgenommen; seine endgültige Entscheidung zur UberBlack 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.

## 10. Projektstart und bisherige Erfahrungen

Die Markteinführung von „garantiert mobil!“ erfolgte zum 8.9.2017. Bis zum 1.9.2019 haben sich etwa 900 Kunden im Buchungsportal als Fahrgäste / Fahrtanbieter registriert. Erfreulich ist, dass innerhalb der kurzen Zeit bereits 7.500 RufBus-Fahrten über die App bestellt wurden. Erfreulich ist auch, dass eine große Bereitschaft besteht, Mitnahmefahrten anzubieten. Bislang haben sich ca. 250 Kunden als Fahrtanbieter registriert und zusammen mehr als 1.500 Fahrten angeboten. Ernüchternd ist allerdings, dass bislang nur wenige Mitnahmefahrten gebucht werden. Zurückzuführen ist dies offensichtlich auf den noch zu geringen Bekanntheitsgrad des Projektes und der Möglichkeiten, die dadurch geboten werden.

## 11. Dank

Wir danken an dieser Stelle allen unseren Projektpartnern, die in unermüdlicher Kleinarbeit und großer Geduld zur Umsetzung von „garantiert mobil!“ und hoffentlich auch zu dessen Erfolg beigetragen haben. Wir danken dem Land Hessen für die finanzielle Unterstützung, ohne die wir das Buchungsportal nicht hätten realisieren können. Und wir danken dem Nordhessischen Verkehrsbund NVV für die Kooperation mit unserem Schwesterprojekt "Mobifalt"

gez. Peter Krämer