

## Anlage

### **Teilfortschreibung Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar**

#### **Neues Kapitel „flexible Angebotsformen im VRN“**

Der klassische ÖPNV ist gekennzeichnet durch die Bündelung von Fahrten auf Grundlage eines festgelegten Fahrplans und eines vorgegebenen Linienwegs. Ein solches Angebot stößt jedoch in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage an seine wirtschaftlichen Grenzen. Vor diesem Hintergrund haben sich im Verbundgebiet seit langem entsprechende Ruftaxi- und Rufbusleistungen als bedarfsorientierte bzw. nachfragegesteuerte Angebote etabliert. In den letzten Jahren besteht seitens der ÖPNV-Aufgabenträger und der Fahrgäste vermehrt der Wunsch nach einer stärkeren Flexibilisierung des Angebotes. Dies betrifft sowohl die bisherigen bedarfsorientierten als auch die Bereitstellung neuer höherwertiger Angebote. Hinzu kommt, dass sich durch die Digitalisierung neue Möglichkeiten zur Buchung und Disposition von Verkehren entwickelt haben. Diese neuen „On-Demand-Angebote“ werden derzeit bundesweit in der Regel im Rahmen von Förderprojekten erprobt werden. Der ÖPNV insgesamt muss sich dieser neuen Entwicklung stellen und die sich hieraus ergebenden Chancen annehmen, da zu erwarten ist, dass die Flexibilisierung des ÖPNV-Angebotes zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Das PBefG hat mit der Novellierung im August 2021 diese Entwicklung bereits aufgegriffen und eine eigene Rechtsgrundlage für die neuen „On-Demand-Angebote“ geschaffen. Hierbei wird nun zwischen „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44 PBefG), einem bedarfsgesteuerten Pooling-Angebot innerhalb des ÖPNV, und „gebündeltem Bedarfsverkehr“ (§ 50 PBefG) als entsprechendes Angebot außerhalb des ÖPNV differenziert.

On-Demand-Verkehre auf Grundlage des Linienbedarfsverkehrs nach §44 PBefG sollen im VRN in den nächsten Jahren zu einem festen Bestandteil der ÖPNV-Angebotspalette entwickelt werden. Hierbei soll folgender Orientierungsrahmen gelten:

- Das On-Demand-Angebot ist als Ergänzung zum bestehendem ÖPNV-Angebot anzusehen.
- Volle Flexibilität (fahrplanlos, virtuelle Haltestellen) für den Fahrgast bei je nach Bedienungsgebiet angepasster Voranmeldefrist.
- Neben der online-Buchung der Fahrt soll auch eine telefonische Buchung möglich sein. Dies gilt insbesondere für Angebote zur Sicherung der Grundmobilität.
- Vollanwendung des VRN-Tarifs.
- Die Erhebung eines Qualitätszuschlags ist grundsätzlich möglich. Für Angebote die zur Sicherung der Grundmobilität dienen wird die Erhebung eines Qualitätszuschlages nicht empfohlen.

Die Umsetzung eines On-Demand-Angebotes ist jedoch stark von den jeweiligen lokalen Rahmenbedingungen abhängig. Vor diesem Hintergrund wird auch dem klassischen Ruftaxiverkehr weiterhin eine entsprechende Bedeutung als eigenständige Angebotsform zukommen.

## **Ruftaxiverkehre im VRN**

Die Ruftaxiverkehre im VRN-Gebiet sind derzeit sehr unterschiedlich organisiert. Mit Ausnahme der Anerkennung von Jahres- und Halbjahreskarten gibt es keine verbundweiten Vorgaben und Standards.

Eine Attraktivitätssteigerung des Ruftaxiangebotes wird insbesondere im Hinblick auf die Themen Flexibilität des Angebotes, Buchbarkeit und Tarif angestrebt. Das Angebot soll zukünftig unter der Produktmarke „VRNruftaxi“ vermarktet werden. Tariflich werden die Möglichkeiten einer Vollanwendung des VRN-Tarifs geprüft. Für die Buchung sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden. Im VRN existiert hierzu bereits eine entsprechende Buchungsplattform über die neben der telefonischen Buchung auch eine online-Buchung möglich ist. Es ist jedoch zu erwarten, dass die telefonische Buchung in diesem Angebotssegment auch weiterhin eine zentrale Rolle einnehmen wird. Mittelfristig sollen alle Ruftaxiverkehre im VRN hierin integriert werden.

## **Linienbedarfsverkehre im VRN**

Als wichtiger Erfolgsfaktor der Linienbedarfsverkehre wird die Einbettung dieser Angebote in die ÖPNV-Strukturen im Verbund angesehen. Um dies zu gewährleisten, sind verbundweit einheitliche organisatorische Vorgaben sowie Standards hinsichtlich der Fahrzeuge und des operativen Betriebes erforderlich. Die Linienbedarfsverkehre im VRN-Gebiet sollen zukünftig unter der Produktmarke „VRNflexline“ verbundweit einheitlich vermarktet werden

### Vorgaben zur organisatorischen Einbindung

#### 1. On-Demand-Hintergrundsoftware

Eine zentrale Rolle kommt bei der Abwicklung der Verkehre der „On-Demand-Hintergrundsoftware“ zu, ohne die solche Angebote nicht durchführbar sind. Um die Schnittstellen zur Elektronischen Mobilitätsauskunft zu minimieren und dem Nutzer (Verkehrsunternehmen und Fahrgast) auch gebietsübergreifend eine einheitliche Plattform anbieten zu können, wird seitens des ZRN der Einsatz einer verbundweit einheitlichen „On-Demand-Hintergrundsoftware“ angestrebt. Die VRN GmbH hat hierzu einen Rahmenvertrag mit einem Softwarehersteller abgeschlossen.

#### 2. Organisation des operativen Betriebs

Um eine sinnvolle Integration von Linienbedarfsverkehren in den ÖPNV zu gewährleisten und negative Auswirkungen auf die Organisationsstruktur und Finanzierung der klassischen Linienverkehre zu vermeiden sind beide Verkehrsarten als Einheit zu betrachten. Dies führt dazu, dass in der Regel keine isolierten Angebote im Linienbedarfsverkehr umgesetzt werden sollen, sondern eine Einbindung in die Buslinienbündel vorgenommen wird.

#### 3. Tarif

Die neuen Linienbedarfsverkehre im VRN-Gebiet sind zur Vollanwendung des VRN-Tarifs verpflichtet. Auf den Verkauf von Fahrscheinen in den Fahrzeugen kann verzichtet werden, sofern dem Fahrgast die Nutzung des Luftlinientarifes in der digitalen Buchungsplattform des Linienbedarfsverkehrs angeboten wird. Die Betreiber dieser Verkehre sind in Abstimmung mit den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern berechtigt, ergänzend zum VRN-Tarif einen Qualitätszuschlag zu erheben. Die Höhe des Qualitätszuschlags wird vom Verwaltungsrat gem. § 10 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif festgesetzt. Der Zuschlag ist für die Inhaber von Halbjahres- und Jahreskarten günstiger zu gestalten als für die übrigen Nutzer.

## Mindestanforderungen an die Fahrzeuge

In der Regel sind für die Linienbedarfsverkehre („VRNflexline“) Großraum-PKW, Kleintransporter oder Sonderfahrzeuge für den Personenverkehr mit mindestens 6 Fahrgastsitzplätzen einzusetzen. Hinsichtlich der Ausstattung gelten folgende Mindestkriterien:

1. Fahrzeugalter
  - Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen nicht älter als 10 Jahre sein, das maximale Durchschnittsalter darf 6 Jahre nicht überschreiten, sofern sich aus den Nahverkehrsplänen der ÖPNV-Aufgabenträger nichts anderes ergibt.
2. Sitze- und Sitzposition
  - Es können maximal 50% der Sitzplätze als Klappsitze und/oder entgegen der Fahrtrichtung angeordnet werden.
  - Es ist sicherzustellen, dass die Fahrgäste beim Einstieg keine Sitzplätze umklappen müssen, um die hinteren Sitzreihen zu erreichen.
  - Ein ggf. vorhandener Beifahrersitz (Sitz neben dem Fahrer) ist für die Nutzung durch Fahrgäste ausgeschlossen.
  - In allen Fahrzeugen ist mindestens ein Fahrgastsitzplatz mit einem sicheren und einfach zu bedienenden Befestigungssystem entsprechend ISO 13216 (ISOFIX) für im Fahrzeug mitgeführte oder von den Fahrgästen mitgebrachte Kindersitze auszustatten. Darüber hinaus ist mindestens eine Sitzerrhöhung ohne Rückenteil und Seitenaufprallschutz (Kindersitzgruppe III nach ECE R44/04) dauerhaft in den Fahrzeugen mitzuführen.
3. Barrierefreiheit
  - Um auch mobilitätseingeschränkten Personen mit Rollstuhl die Nutzung des Linienbedarfsverkehrs zu ermöglichen, muss ein Teil der Fahrzeugflotte mit einer Rampe oder einem Lift und einer entsprechenden Aufstellfläche ausgestattet werden. Hierbei muss die Mitnahme von Rollstühlen bis mindestens 200 kg Gesamtgewicht sichergestellt werden. Außerdem muss ein Sicherungs- bzw. Rückhaltesystem für den sicheren Transport des Fahrgastes im Rollstuhl vorhanden sein. Die Innenraumhöhe im Bereich der Aufstellfläche muss mindestens 1,30 m betragen.
  - Bei einer Rollstuhlbeförderung ist jedoch sicherzustellen, dass weiterhin mindestens 3 weitere Fahrgastsitzplätze im Fahrzeug für die Fahrgastbeförderung zur Verfügung stehen, um in diesem Fall insgesamt mindestens 4 Personen befördern zu können.
  - Das Fahrpersonal muss bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen beim Ein- und Ausstieg Hilfestellung leisten.
  - Um einen sicheren Ein- und Ausstieg an allen Haltestellen zu ermöglichen, sind die Fahrzeuge mit einer bei Bedarf ausfahrbaren Trittstufe auszustatten. Bei barrierefreien Fahrzeugen, mit einer seitlichen Zustiegs- und Ausstiegsmöglichkeit für Fahrgäste im Rollstuhl, kann auf die Trittstufe verzichtet werden.
  - Schiebetüren sind mit einem elektrischen Antrieb auszustatten.
4. Innenraumgestaltung
  - Durch ein teilflexibles Innenraumkonzept soll die Mitnahme von einzelnen Gepäckstücken (z.B. Koffer, Kinderwagen, Rollator) ermöglicht werden, hierzu kann auch der Beifahrerraum bei entsprechendem Umbau genutzt werden. Die Gepäckstücke sind in geeigneter Weise zu sichern.
  - Die Fahrgastsitze sind mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design zu versehen.

- Der Fahrgastraum ist mit einer durch das Fahrpersonal steuerbaren Beleuchtung auszustatten, die eine Regulierung der Helligkeit zulässt. Beim Ein- und Ausstieg ist der Fahrgastraum und der Türbereich hell zu beleuchten, ohne die Fahrgäste zu blenden.
- 5. Fahrzeugaußendesign
  - Die VRN GmbH wird hierzu eine entsprechende Gestaltungsvorgabe für ein einheitliches Fahrzeugdesign entwickeln. Dieses ist bei zukünftigen Angeboten grundsätzlich anzuwenden.
- 6. Belüftung / Heizung / Klimatisierung
  - Es sind ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum und am Fahrerplatz zu gewährleisten.
  - Die Fahrzeuge müssen über eine Mehrzonenklimaautomatik verfügen, die eine gesonderte Klimatisierung im Fahrgastraum und am Fahrerplatz ermöglicht.
- 7. Sonstiges
  - Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucherfahrzeuge. Fahrgästen und Fahrpersonal ist das Rauchen im Fahrzeug nicht gestattet.
  - Hinsichtlich Wartung und Sauberkeit gelten die Anforderungen des „Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar (Ergänzung 2013) – Anlage Qualitätsanforderungen – Nummer 1.6“ sinngemäß.

#### Mindestanforderungen an den Betrieb

Die Linienbedarfsverkehre sind Bestandteil des ÖPNV. Vor diesem Hintergrund gelten die Anforderungen an den Betrieb entsprechend des „Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar (Ergänzung 2013) – Anlage Qualitätsanforderungen – Kapitel 2“ sinngemäß.

#### **Gebündelte Bedarfsverkehre im VRN-Gebiet**

Die Regelungen der §§ 50 und 51a PBefG betreffen an einigen Stellen das vor Ort vorhandene ÖPNV-Angebot und erfordern direkt oder indirekt das Einvernehmen mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Festlegung einer Bündelungsquote (§ 50 Abs. 3 PBefG), die Festlegung von Bedienungsgebieten und deren räumliche oder zeitliche Beschränkung (§ 50 Abs. 2 PBefG) sowie die Definition eines Mindestbeförderungsentgeltes mit einem hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des ÖPNV (§ 51a Abs. 2 und 3 PBefG). Zur Vermeidung regional unterschiedlicher Auslegungen werden für das VRN-Gebiet folgende Eckpunkte für diese „On-Demand-Verkehre außerhalb des ÖPNV“ definiert. Diese sollen den jeweiligen Genehmigungsbehörden als Orientierungsrahmen für die Bewertung entsprechender Anträge dienen.

1) Die von den Genehmigungsbehörden zu fordernde Bündelungsquote sollte grundsätzlich über der Bündelungsquote des lokalen Taxigewerbes liegen. Langfristig wäre eine Bündelungsquote von über 1,0 wünschenswert. Bei der Festlegung sind lokale Besonderheiten beispielsweise in Bezug auf die Raumstruktur, die eingesetzten Fahrzeuge (lokal emissionsfrei oder konventionell) und einen ggf. definierten Rückkehrpunkt zu berücksichtigen. Dies kann dazu führen, dass den Anbietern gebündelter Bedarfsverkehre auch eine geringere Bündelungsquote unter 1,0 zugestanden werden kann.

2) Eine grundsätzliche Beschränkung auf die Betriebssitzgemeinde sollte nicht erfolgen, da je nach verkehrlichen Verflechtungen eine Bedienung der Nachbargemeinden sinnvoll sein kann.

- 3) Abhängig von der Größe des Bedienegebietes wird im Hinblick auf eine gute Servicequalität für die Fahrgäste die Festlegung eines oder mehrerer Rückkehrpunkte innerhalb des bedienten Gebietes empfohlen. Über Anzahl und Lage der Rückkehrpunkte ist im Einzelfall zu entscheiden.
- 4) Die Notwendigkeiten einer zeitlichen und räumlichen Einschränkung des gebündelten Bedarfsverkehrs sind im Einzelfall mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern abzustimmen. Hierbei sind die Interessen des ÖPNV und des Taxigewerbes ausreichend zu berücksichtigen.
- 5) Als Referenzwert für das Mindestbeförderungsentgelt findet der VRN-Luftlinientarif Anwendung. Ein hinreichender Abstand zum ÖPNV-Tarif ist gegeben, wenn das Mindestbeförderungsentgelt des gebündelten Bedarfsverkehrs mindestens 150% des Referenzwertes für die jeweils vergleichbaren Fahrtrelationen beträgt.