



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DARMSTADT

Studie

Midkom-Machbarkeitsstudie Weiterstadt

TAG-VTM-P8107-MST
Version 1.1
Datum 05.02.2010

Telenet AG Rhein-Main
Frankfurter Str. 129 b
D-64293 Darmstadt
Telefon +49 6151 733 – 0
Fax +49 6151 733 – 325
E-Mail info@telenet-ag.de
Web <http://www.telenet-ag.de>

Impressum

Die vorliegende Studie wurde von der

Telenet AG Rhein-Main

Frankfurter Str. 129 b

64293 Darmstadt

Dipl.-Ing. (FH) Horst Benz

in Zusammenarbeit mit dem

Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

der TU Darmstadt (FGVV)

Petersenstr. 30

64287 Darmstadt

und dem

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (ZIV)

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Annette Birgelen

Dipl.-Ing. Wolfgang Kittler

Dipl.-Betriebsw. (FH) Iris Roller

erstellt.

Inhaltsverzeichnis

1	Projektbeschreibung	1
1.1	Anlass und Ziel der Untersuchung	1
1.2	Projektziele	2
1.3	Konzeptioneller Ansatz.....	3
1.4	Vorgehensweise.....	3
2	Merkmale möglicher bedarfsorientierter Betriebsformen	5
2.1	Anruf-Sammeltaxi (AST)	5
2.2	Bürgerbus	6
2.3	Tourenoptimierung und Abrechnung	7
3	Qualitätsvorgaben	8
3.1	Räumliche Erschließung	8
3.2	Zeitliche Erschließung.....	8
3.3	Verkehrliche Verknüpfung der Ortsteile einer Kommune.....	9
4	Raumstruktur	10
4.1	Lage und Funktion	10
4.2	Siedlungsstruktur	10
4.3	Verkehrerschließung	11
4.4	Bevölkerungsstruktur	12
4.5	Bestehendes ÖPNV-Angebot.....	12
4.6	Planungsvorhaben	14
5	Ergebnisse Befragung	14
5.1	Hintergrund zur Befragung	14
5.2	Übersicht zu Experten und Personengruppen	15
5.3	Zusammenfassung.....	17
6	Untersuchung des vorhandenen ÖPNV-Angebots	22
6.1	Untersuchung räumliche und zeitliche Erschließung	22
6.2	Untersuchung der verkehrlichen Verknüpfung der Stadtteile.....	23
6.3	Fazit.....	23
7	Empfehlung für mögliche Maßnahmen	23
7.1	Angebotskonzept	23
7.2	Grobkalkulation der Betriebskosten und Erlöse.....	24
8	Rahmenbedingungen für midkom-Angebote	28
8.1	Konzessionsrechtliche Aspekte.....	28
8.2	Steuerrechtliche Aspekte	30
8.3	Versicherungsrechtliche Aspekte	32

8.4	Zentrale.....	36
8.5	Sponsoring.....	41
8.6	Haltestellen	42
8.7	Personenbeförderungsschein für Bürgerbusfahrer	43
8.8	Midkom-Kommission.....	44
8.9	Unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen	44
9	Einbindung von midkom in den bestehenden ÖPNV	45
9.1	Stärkung des ÖPNV durch midkom.....	45
9.2	Einbindung von midkom in den ÖPNV des Landkreises.....	45
9.3	Integration von midkom in den RMV.....	46
10	Wirtschaftliche Aspekte von midkom	47
10.1	Projektkosten zur Einführung	47
10.2	Betriebskosten	48
10.3	Gesamtrechnung für Weiterstadt.....	50
11	Empfehlung für weiteres Vorgehen	52

Quellen

ANLAGEN

- A. Kartierung der Linienverläufe, der Haltestellen mit Einzugsbereichen und der Infrastruktureinrichtungen
- B. Einzelergebnisse bei Mobilitätsbefragung

1 Projektbeschreibung

1.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Schon heute ist das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ländlichen Regionen, aber auch im Umland von Städten und insbesondere zu Schwachverkehrszeiten, nicht immer zufrieden stellend. Defizite bestehen vor allem in der innergemeindlichen Feinerschließung, d.h. bei der flächenhaften Erschließung der Siedlungsbereiche und den Verbindungen zwischen den Ortsteilen.

Die Randbedingungen für den ÖPNV in diesen Räumen werden sich in Zukunft deutlich verändern. Sie sind gekennzeichnet durch

- einen stark steigenden Anteil an Senioren mit hohen Ansprüchen an den ÖPNV,
- den Rückgang der Schüler- und Auszubildendenzahlen,
- die weitere Verschärfung der bestehenden Finanzierungsproblematik des ÖPNV sowie
- eine erhöhte Akzeptanz des ÖPNV durch gestiegenes Umweltbewusstsein.

Die Bevölkerungsprognose [1] geht von einem nur sehr leichten Rückgang der Bevölkerungszahl im Landkreis Darmstadt-Dieburg von 2006 bis 2025 von 1,0 % aus. Die Altersstruktur wird sich jedoch deutlich verändern: Der Anteil der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (0 bis 24 Jahre) wird je nach Altergruppe um 5 – 21 % sinken. Der Anteil der 65 bis 79-Jährigen wird um rd. 22 % steigen, der Anteil der 80-Jährigen und Älteren um 93 %. Insgesamt wird sich der Anteil der 65-Jährigen und Älteren von 17,7 % auf 24,4 % erhöhen.

Hinzu kommt eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistung älterer Menschen. Die zukünftigen Seniorinnen und Senioren werden jedoch zu einem größeren Anteil als heute im Besitz eines Führerscheins und Pkw sein und somit vermehrt Wahlfreiheit zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) besitzen. Dabei werden sie das Auto in Bezug auf Reisezeit und Komfort als Maßstab für die Mobilitätsqualität nehmen. Außerdem wird trotz einer grundsätzlich guten Gesundheitssituation mit der Alterung die Anzahl der mobilitätseingeschränkten Personen deutlich steigen und somit werden sich die Anforderungen an den ÖPNV auch in dieser Beziehung weiter erhöhen.

Die Zahl der Schüler- und Auszubildenden als bisher größte Nutzergruppe des ÖPNV im ländlichen Bereich und Ballungsrandgebieten wird abnehmen. Für den ÖPNV bedeutet dies weniger Einnahmen und ggf. in der Konsequenz einen Rückbau des bestehenden Angebots.

Eine Tendenz zum ÖPNV hin kann wiederum vor dem Hintergrund der derzeitigen Bewusstseinsbildung für Klimaschutzprobleme dokumentiert werden.

Grundsätzlich lassen sich hieraus folgende Anforderungen an einen zukunftsweisenden ÖPNV (primär außerhalb von Ballungszentren) formulieren:

- modularer Aufbau,
- flexible Organisation,
- wirtschaftliche Effizienz und
- hoher Komfort.

Das von der Telenet AG Rhein-Main initiierte Projekt midkom und die damit verbundene Konzeption eines „Webbasierten Leitsystems für Alternative Bedienformen (WLAB)“ als Grundlage für eine hocheffiziente Abwicklung des ÖPNV in ländlichen Regionen, wird bereits in einzelnen Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg zunächst als Pilotprojekte und nun im „Normalbetrieb“ erfolgreich eingesetzt [2]. Die vorliegende Studie prüft Rahmenbedingungen und Möglichkeiten, um in ähnlicher Weise die innerörtliche Erschließung in der Stadt Weiterstadt zu verbessern.

1.2 Projektziele

Das Projektziel von midkom ist die Verbesserung der innerkommunalen Erschließung bei gleichzeitiger Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Mit midkom in Weiterstadt soll die Erreichung der folgenden Ziele im Mittelpunkt stehen:

- ausreichende Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner, insbesondere für Senioren, Jugendliche, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Verbesserung der Möglichkeiten zur Grundversorgung und zur Teilnahme am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben
- attraktive und kundenfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr,
- mehr Unterstützung für junge Familien und Alleinerziehende,
- eine verbesserte Anbindung auch abgelegener Ortsteile,
- eine deutliche Stärkung kommunaler Institutionen und
- die Schaffung eines Standortfaktors für Weiterstadt und eine Stärkung der kommunalen Identität.

1.2.1 Merkmale des Mobilitätssystems

Um diese Ziele auf bezahlbare Art und Weise zu erreichen, sollte ein umfassendes Mobilitätssystem für Weiterstadt mit folgenden Merkmalen verbunden sein:

- Bedarfsorientierte Betriebsweisen, die am besten zu den Bedürfnissen und Möglichkeiten Weiterstadts passen,

- hoher Grad der Anpassungsfähigkeit des Systems an die jeweiligen Gegebenheiten und Entwicklungen in Weiterstadt und der Region,
- große Akzeptanz der Mobilitätsangebote durch hohen Komfort und eine auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnittene Betriebsweise,
- Möglichkeit zu unkonventionellen Kooperationen mit benachbarten Kommunen und zwischen der Stadt Weiterstadt und ortsansässigen Organisationen und Einrichtungen,
- Einheitliches und durchgängiges Tarifkonzept unter Einbeziehung aller öffentlichen Mobilitätsangebote in Weiterstadt und gute Verzahnung zwischen diesen Angeboten.

1.2.2 Finanzierbarkeit des Systems

Ein öffentliches Mobilitätssystem hat nur dann eine Zukunft, wenn es auch langfristig gut finanzierbar ist. Ein Mobilitätssystem in Weiterstadt sollte dies erreichen durch

- die Optimierung und Transparenz aller damit verbundenen Prozesse,
- den effizienten Einsatz kostengünstiger Ressourcen,
- die Ausnutzung von Nebeneffekten für Zusatzleistungen,
- eine gute Auslastung der Mobilitätsangebote,
- eine effiziente Kommunikation zwischen allen Akteuren und
- Möglichkeiten zur finanziellen Einbindung Dritter (Sponsoring).

1.3 Konzeptioneller Ansatz

Zum Erreichen der Projektziele wurde der konzeptionelle Ansatz gewählt, alternative (bedarfsorientierte und flexible) Bedienungsformen innerhalb der Kommune als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots einzusetzen. Diese alternativen Bedienungsformen können beispielsweise in Form von kommerziellen Angeboten wie Anruf-Sammeltaxis (AST) oder ehrenamtlichen Angeboten (Bürgerbusse) eingerichtet werden.

1.4 Vorgehensweise

1.4.1 Gliederung der Studie

Zunächst werden in Kapitel 2 die Merkmale von grundsätzlich möglichen flexiblen Betriebsformen beschrieben.

Anschließend werden in Kapitel 3 die geltenden relevanten Qualitätsvorgaben für die ÖPNV-Erschließung auf Basis des zurzeit geltenden Nahverkehrsplans (NVP) [3] benannt.

In den nachfolgenden Kapiteln 4, 5 und 6 werden Untersuchungsergebnisse dargestellt. Dabei werden die Randbedingungen, d.h. Raum- und Siedlungsstruktur, Planungsvorhaben, Bevölkerungsstruktur und das bestehende ÖPNV-Angebot in Weiterstadt beschrieben. Anschließend werden die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse dargestellt. Die Schwachstellenanalyse wurde auf Basis einer im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchgeführten Expertenbefragung sowie der seit 14. Dezember 2008 gültigen Fahrpläne des RMV und der Qualitätsvorgaben des Nahverkehrsplans durchgeführt. Die Angaben zur Infrastruktur wurden im ersten Halbjahr 2009 von der Stadt Weiterstadt erhoben.

Daran anschließend werden in Kapitel 7 Empfehlungen für mögliche Maßnahmen einschließlich Angebotskonzept und Grobkalkulation der reinen Betriebskosten und Erlöse aufgeführt.

In Kapitel 8 folgt eine Darstellung der relevanten Rahmenbedingungen zur Einführung von midkom in versicherungstechnischer, steuer- und konzessionsrechtlicher Hinsicht. Auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden aufgezeigt.

Mit Aspekten der Einbindung von midkom in den bestehenden ÖPNV beschäftigt sich Kapitel 9.

Eine Gesamtübersicht über die mit midkom verbundenen Kosten wird in Kapitel 10 gegeben.

Die Studie schließt mit einer Empfehlung für das weitere Vorgehen.

1.4.2 Methodik

Im Untersuchungsschritt zur Bestandsaufnahme wurden die folgenden Aspekte erfasst:

- Raumstrukturdaten:
 - Lage und Funktion der Kommune und ihrer Ortsteile
 - Siedlungsstruktur
 - Verkehrserschließung
- Bevölkerungsstruktur
- bestehendes ÖPNV-Angebot mit Relevanz für die innerkommunalen Verkehrsströme:
 - Linienwege

- Betreiber
- relevante Planungsvorhaben

Darüber hinaus wurden von der Stadt Weiterstadt wichtige Zielorte, die durch den ÖPNV erschlossen werden sollten, benannt. Im Zuge der Schwachstellenanalyse wurde das vorhandene ÖPNV-Angebot vor dem Hintergrund der definierten Qualitätsvorgaben bewertet. Der Vergleich beinhaltet

- die räumliche Erschließung (Linien und Haltestellen) und die zeitliche Erschließung (Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeit der Linien) sowie
- die verkehrlichen Verknüpfungen
 - aus den Stadtteilen in die Kernstadt und
 - zwischen den Stadtteilen.

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurden auf Grundlage der Schwachstellen neue Maßnahmen oder Maßnahmenpakete konzipiert. Hierfür wurden eine Abschätzung der Betriebskosten sowie der zu erwartenden Erträge (Grobkalkulation) und eine Bilanzierung vorgenommen.

Diese Maßnahmen stellen zunächst einen grundsätzlichen Ansatz dar, wie den ermittelten Bedienungslücken begegnet werden kann. Die detaillierte Konzeption der Bedienungsformen oder eine Variation der vorgeschlagenen Bedienungszeiträume kann im Rahmen der Einführung von midkom in Weiterstadt erfolgen.

2 Merkmale bedarfsorientierter Betriebsformen

2.1 Anruf-Sammeltaxi (AST)

Ein AST ergänzt den Linienverkehr räumlich oder zeitlich. Es stellt einen besonderen Service im Gebiet einer Kommune dar und verbessert die ÖPNV-Erschließung. AST-Verkehre werden i. d. R. durch örtliche Taxiunternehmen durchgeführt, denkbar sind aber auch andere Betreiber (auch Busunternehmer). Verkehrsträger ist in der Regel die Gebietskörperschaft.

Da nur bei Bedarf gefahren wird, entstehen Betriebskosten nur für diese nachgefragten Fahrtenangebote. Investitionskosten entstehen nicht, da das Fahrzeug durch den Betreiber gestellt wird.

Es ist eine Anmeldung des Fahrtwunsches in einer Leitzentrale erforderlich. Die Anmeldung sollte in der Regel mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Dabei sind der Leitzentrale folgende Angaben mitzuteilen:

- Name,

- Anzahl der Personen,
- gewünschte Abfahrtszeit,
- Abfahrtsstelle,
- Fahrtziel,
- ggf. Anzahl der Gepäckstücke.

Die AST-Verkehre sollten nach einem flexiblen Fahrplan verkehren, in dem die Betriebszeiten (erste und letzte Fahrt) und die Fahrtenhäufigkeit definiert sind (z.B. stündlich), nicht jedoch fixe Abfahrtszeiten. Die Leitzentrale bündelt üblicherweise die Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste und stellt eine optimale Fahrtroute zusammen. Dies hat zur Folge, dass ein Fahrtwunsch nicht immer exakt zur Wunschabfahrtszeit erfüllt werden kann. Der Disponent in der Zentrale teilt dem Fahrgast jedoch noch im selben Telefonat die nächstmögliche Abfahrtszeit mit.

Der Zustieg in das AST kann entweder an gekennzeichneten Abfahrtstellen (z.B. Haltestellen), an „Orten des öffentlichen Interesses“ (z.B. Rathaus, Arztpraxis, Supermarkt, etc.) oder aber direkt ab der Haustür erfolgen. Damit ist eine flächendeckende Erschließung (ohne Fußwege von/zu Haltestellen) im gesamten AST-Bedienungsgebiet gesichert. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen von Bedeutung und ermöglicht ihnen oft erst so einen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Dadurch, dass ein ähnlicher Komfort wie in einem „regulären“ Taxi geboten wird (Ein-/Ausladen von Gepäckstücken und Hilfe beim Einsteigen durch den Fahrer), kann es zu kleineren Abweichungen von den zugesagten Abfahrtszeiten kommen (i. d. R. kleiner +/- 5 min.).

Nicht angemeldete Fahrgäste, die spontan zusteigen möchten, müssen dem Fahrer ihre Abfahrts- und Zielpunkte per Unterschrift bestätigen, damit er die Fahrt gegenüber der Kommune abrechnen kann. Wenn das Fahrzeug mit angemeldeten, im weiteren Fahrtverlauf zusteigenden Fahrgästen voll besetzt wird, kann es in Ausnahmefällen vorkommen, dass diese nicht angemeldeten Fahrgäste nicht befördert werden können.

Beim Einstieg wird beim AST-Fahrer ein Fahrschein gekauft. Generell ist eine AST-Fahrt günstiger als eine normale Taxifahrt, aber teurer als eine Busfahrt.

Im Rahmen des midkom-Projekts wurde die Betriebsform Anrufsammeltaxi dahingehend optimiert, dass die damit verbundenen Prozesse effizienter und transparenter gestaltet wurden. Aus diesem Grunde wird das bei midkom eingesetzten Anrufsammeltaxi auch „midkom-Taxi“ genannt.

2.2 Bürgerbus

Beim Bürgerbus handelt es sich um ein Angebot, das sich auf eine private oder kommunale Initiative gründet. Für den Betrieb von Bürgerbussen wird häufig ein Verein gegründet, der den ÖPNV-Fahrbetrieb organisiert. Möglich ist aber auch der Betrieb in

Regie einer Gemeinde mit Gründung einer Bürgerbus-Kommission, hiermit wurden in Referenzprojekten gute Erfahrungen gemacht [2].

Als Verkehrsmittel werden in der Regel Kleinbusse mit maximal acht Sitzplätzen eingesetzt. Bürgerbusse finanzieren ihre Leistungen durch Einnahmen aus Fahrscheinverkauf und Spenden. Voraussetzung für die Umsetzung ist hauptsächlich das Engagement durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, so dass keine Personalkosten entstehen. Das Konzept beruht deshalb auf dem Prinzip "Bürger fahren Bürger", freiwillig und unentgeltlich.

Haupteinsatzgebiete von Bürgerbussen sind, ähnlich wie im AST-Verkehr, Gebiete und Räume schwacher Verkehrsnachfrage. Sie ergänzen den konventionellen ÖPNV-Linienerverkehr oder den Bedarfsverkehr. Bürgerbusse können auch anstatt eines AST zeitweise (z.B. an einzelnen Wochentagen, vormittags oder nachmittags) dann eingesetzt werden, wenn vor Ort entsprechende Potenziale für ehrenamtliche Fahrer und geeignete Fahrzeuge (Kleinbus) vorhanden sind.

Gefahren wird wie beim AST-Verkehr nach Anmeldung in einer Leitzentrale. Die Betriebszeiten, in denen Fahrten angeboten werden können, und die Fahrtenhäufigkeit ergeben sich aus der Fahrzeugverfügbarkeit und der Anzahl der ehrenamtlichen Fahrer und Fahrerinnen. Bewährt hat sich in den Pilotprojekten im Landkreis Darmstadt-Dieburg [2] der Einsatz von Bürgerbussen im bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb, d.h. eine Fahrt ist nach rechtzeitiger Anmeldung des Fahrgastes in einer Zentrale von jedem Ort zu jedem Ziel innerhalb der Gebietskörperschaft möglich. Die Leitzentrale bündelt die Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste und stellt eine optimale Fahrtroute zusammen. Das im Rahmen von midkom entwickelte Bürgerbuskonzept unterscheidet sich deutlich von bisherigen Bürgerbussen. Dies betrifft insbesondere den Einsatz der Busse als rein bedarfsorientierte Bedienformen und die Optimierung und Transparenz der damit verbundenen Prozesse. Deshalb werden die bei midkom eingesetzte Bürgerbusse auch „midkom-Busse“ genannt.

2.3 Tourenoptimierung und Abrechnung

Eine Leitzentrale nimmt die Anmeldungen für die Fahrtwünsche entgegen und soll den Betrieb der bedarfsorientierten Bedienungsformen durch eine Tourenoptimierung besonders effizient gestalten, und zwar ohne den Komfort für die Fahrgäste und die Kundenakzeptanz merklich zu reduzieren. Grundsätzlich kann bei der Tourenoptimierung zwischen einer räumlichen und einer zeitlichen Optimierung unterschieden werden:

Die räumliche Optimierung ermittelt zum einen die kürzeste Route zwischen Abfahrts- und Zielpunkt eines Fahrtwunsches, zum anderen berechnet sie die optimale Reihenfolge mehrerer Fahrtwünsche einer Tour.

Die zeitliche Optimierung beruht auf der Funktionalität eines so genannten „virtuellen Takts“. Die Vorgabe einer maximalen Abweichung von der Wunschabfahrtszeit eines Fahrgastes führt zu einer Begrenzung der maximalen Fahrtenzahl je Zeiteinheit und somit auch zu einer Fahrtenbündelung von Fahrtwünschen mit Wunschabfahrtszeiten im selben Taktzyklus.

Unter Voraussetzung des Einsatzes der WLAB-Funktionalität zur Tourenoptimierung wird erwartet, dass der Besetzungsgrad der WLAB-basierten Verkehrsangebote zunächst bei 1,5 Fahrgästen je Fahrzeug liegt, mittelfristig den angestrebten Besetzungsgrad von 1,8 Fahrgästen je Fahrzeug [SIEBER, 2002] erreicht oder möglichst übersteigt. Dieser Wert wurde auch bei anderen WLAB-Anwendungen (z.B. im Landkreis Darmstadt-Dieburg) nach einer Pilotphase von ca. zwei Jahren erreicht.

Da in der Leitzentrale alle Fahrtwünsche erfasst und im Leitsystem bearbeitet werden, ist eine automatisierte Verwaltung, z.B. zum Nachweis der Fahrten oder zur Abrechnung mit dem Betreiber, möglich.

3 Qualitätsvorgaben

Die für diese Untersuchung relevanten Qualitätsvorgaben wurden auf Basis des zur Zeit gültigen Nahverkehrsplans der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg [3] zusammenfassend dargestellt.

3.1 Räumliche Erschließung

Die fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen betragen laut Nahverkehrsplan bei Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) 1.000 m und bei Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Landkreis 500 m.

Diese Entfernungen können von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, jedoch häufig nicht zu Fuß zurückgelegt werden. Dies haben auch die Erfahrungen aus den midkom-Pilotprojekten [2] gezeigt. Deshalb wurde in der vorliegenden Untersuchung ein fußläufiger Einzugsbereich für Bushaltestellen von 250 m Luftlinienentfernung (300 m Real-Entfernung analog zum Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt) als Bewertungsgröße herangezogen¹. Bei den Stationen des SPNV wird davon ausgegangen, dass zur Erreichbarkeit auch öffentliche Zubringerverkehrsmittel genutzt werden (müssen), so dass hier der fußläufige Einzugsbereich von 1.000 m entsprechend NVP beibehalten wird.

Unter Zugrundelegung dieses Einzugsbereichs sollen alle Siedlungsbereiche und Infrastruktureinrichtungen einer Kommune flächendeckend erschlossen sein.

Die aktuelle räumliche Erschließung von Weiterstadt ist in Anlage A dargestellt.

3.2 Zeitliche Erschließung

Folgende Bedienungszeiträume sind gemäß Nahverkehrsplan für die innergemeindlichen Verbindungen anzustreben:

- Montag bis Freitag, 05:00 bis 1:00 Uhr,

¹ Der zurzeit in Bearbeitung befindliche Entwurf des NVP sieht zukünftig auch für Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Landkreis einen fußläufigen Einzugsbereich von 300 m (analog zum Einzugsbereich für Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt) vor.

- Samstag, 05:00 bis 01:00 Uhr,
- Sonntag, 07:00 bis 01:00 Uhr.

Folgende Mindesttakte sind anzustreben:

- 30 Minuten in den Hauptverkehrszeiten (HVZ):
 - Montag bis Freitag, 06:00 bis 09:00 Uhr, 12:00 bis 19:00 Uhr.
- 60 Minuten in den Tagesverkehrszeiten (TVZ):
 - Montag bis Freitag, 05:00 bis 06:00 Uhr; 09:00 bis 12:00 Uhr, 19:00 bis 20:30 Uhr,
 - Samstag, 05:00 bis 14:00 Uhr (je nach Ladenöffnungszeiten in den Gemeinden).
- 120 Minuten in den Schwachverkehrszeiten (SVZ):
 - Montag bis Freitag, 20:30 bis 01:00 Uhr,
 - Samstag, 14:00 bis 01:00 Uhr,
 - Sonntag / Feiertag, 07:00 bis 01:00 Uhr.

Die Erfüllung der Qualitätsvorgaben gemäß Nahverkehrsplan wurde detailliert untersucht.

Im Rahmen der Schwachstellenanalysen wurden zeitliche Bedienungslücken mit Relevanz für die Maßnahmenentwicklung, basierend auf der Untersuchung der Qualitätsvorgaben, identifiziert.

3.3 Verkehrliche Verknüpfung der Ortsteile einer Kommune

Der Nahverkehrsplan strebt eine umsteigefreie Anbindung aller Orte, zumindest an das nächste Unterzentrum, an. Folglich gilt es als Schwachstelle, falls keine umsteigefreie Verbindung von einem Ortsteil in den Kernort besteht. Angestrebt wird aber auch, dass möglichst zwischen allen Ortsteilen Direktverbindungen bestehen.

Bei der Untersuchung der verkehrlichen Verknüpfung der Ortsteile wurde außerdem, wie bereits in den Pilotprojekten im Landkreis Darmstadt-Dieburg [2], als Schwachstelle eine Verbindung mit weniger als zehn werktäglichen (Montag bis Freitag) Fahrten (je Richtung) definiert, wobei nur Fahrmöglichkeiten mit maximal einem Umsteigevorgang berücksichtigt wurden.

4 Raumstruktur

4.1 Lage und Funktion

Die Stadt Weiterstadt ist ein Mittelzentrum im nordwestlichen Kreisgebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg und grenzt unmittelbar an das Oberzentrum Darmstadt. Gemäß Aussagen des Nahverkehrsplans [3] sind Mittelzentren Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verwaltungsbereich sowie für private Dienstleistungen. Zu den Mittelzentren sollen der Bevölkerung des jeweiligen Mittelbereichs mehrere Hin- und Rückfahrgelegenheiten im ÖPNV und Regionalverkehr innerhalb einer Stunde angeboten werden. Weiter sollen sie die Funktion als Verknüpfungspunkt erfüllen.

Die Stadt gliedert sich in folgende fünf Stadtteile:

- Weiterstadt (Kernstadt),
- Braunshardt,
- Schneppenhausen,
- Gräfenhausen,
- Riedbahn.

4.2 Siedlungsstruktur

Die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen mit Einzelhandel, Einrichtungen zur Gesundheitsvorsorge, Bildungseinrichtungen (Schulen, Bürgerzentrum/Stadtbücherei), Hallenbad, Jugendzentrum, Sportstadion etc.) konzentrieren sich vor allem auf die Kernstadt Weiterstadt. Allerdings gewinnt der Stadtteil Riedbahn für Einkaufsverkehr zunehmend an Bedeutung. Ein weiterer Schwerpunkt für Versorgungseinrichtungen ist der Stadtteil Gräfenhausen. Hier befindet sich auch eine der beiden Gesamtschulen der Stadt sowie eine Zweigstelle der Stadtbücherei und ein Altenzentrum.

In der Kernstadt Weiterstadt liegen die Einrichtungen vor allem in der Darmstädter Straße. In Gräfenhausen befinden sie sich vor allem in der Nähe des Kreuzungsbereichs von Hauptstraße und Darmstädter Straße.

Das Infrastrukturangebot in den Stadtteilen Schneppenhausen und Braunshardt ist deutlich geringer (Supermarkt, Einzelhandel zur täglichen Versorgung, Kindertagesstätten, Grundschulen, Zweigstelle Stadtbücherei/Bürgerhaus in Schneppenhausen, Altenzentrum in Braunshardt).

Der Stadtteil Riedbahn ist geprägt durch ein (auch überregional) bedeutsames Gewerbe- und Industriegebiet als Standort zahlreicher Großmarktketten und Einkaufszentren. In Riedbahn befindet sich auch das neue Rathaus der Stadt Weiterstadt.



Abbildung 1: Lage von Weiterstadt [4]

4.3 Verkehrserschließung

Weiterstadt liegt direkt an der BAB 5 und wird im Süden durch die B 42 begrenzt. In Richtung Nordwesten führt die L 3094 direkt in den 1,5 km entfernten Stadtteil Braunschardt, der sich auch entlang dieser Landesstraße erstreckt. Am Ortseingang Braunschardt zweigt südöstlich die K 165 in Richtung Schneppenhausen – Gräfenhausen ab. Die K 165 bildet in Schneppenhausen die Durchgangsstraße. Gräfenhausen liegt geografisch gesehen in einem „Straßendreieck“: östlich wird es durch die BAB 5, nördlich durch die K 165 und südwestlich durch die L 3113 begrenzt.

Der Bahnhof der Stadt Weiterstadt liegt zwischen der Kernstadt Weiterstadt und Braunschardt; dort verkehrt die Main-Rhein-Bahn (Linie RB 75 Wiesbaden – Darmstadt –

Aschaffenburg). Die Kernstadt Weiterstadt ist außerdem ein wichtiger Knotenpunkt des regionalen Busverkehrs, insbesondere zum nahe gelegenen Oberzentrum Darmstadt.

4.4 Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Weiterstadt hat ca. 24.000 Einwohner, wobei ca. 40 % in der Kernstadt Weiterstadt wohnen. Weitere größere Stadtteile sind Braunshardt und Gräfenhausen mit jeweils rd. 20 % der Einwohner.

Stadtteil	Einwohner
Weiterstadt	10.116
Riedbahn	1.721
Braunshardt	4.688
Gräfenhausen	5.647
Schneppenhausen	1.996
Gesamt	24.186

Die Bevölkerungsprognose [1] geht bis 2015 von einer leicht positiven Entwicklung der Bevölkerungszahl aus (+ 0,2 % gegenüber 2006), bis 2025 ist ein Rückgang von 1,3 % gegenüber 2006 zu erwarten. Die Altersstruktur wird sich bis 2025 deutlich verändern: Der Anteil der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen wird stark rückläufig sein (– 8,5 % bis – 22,4 %). Der Anteil der 65-Jährigen und Älteren wird sehr stark zunehmen und auch deutlich über dem Durchschnittswert des Landkreises liegen.

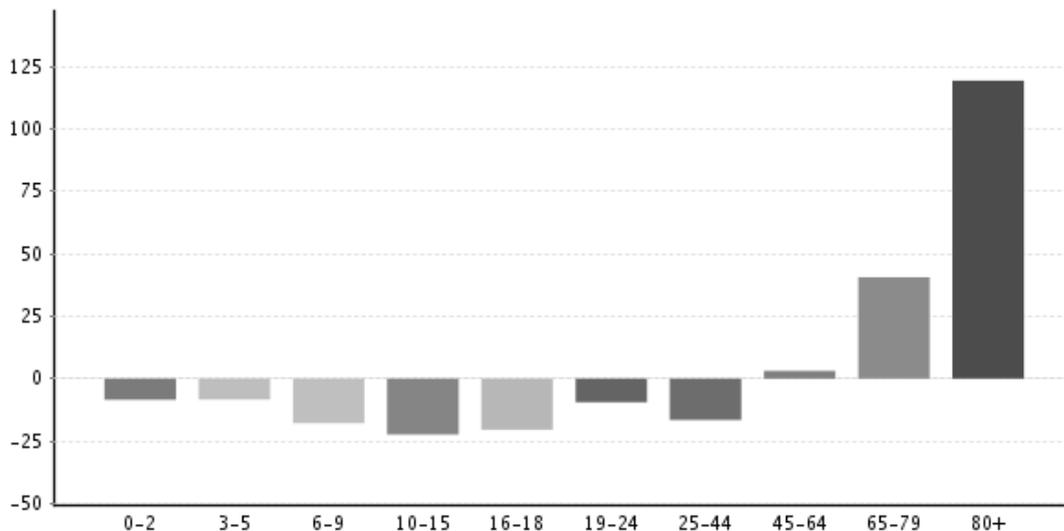


Abbildung 2: Änderung der Altersstruktur Weiterstadt von 2006 auf 2025 (%) [1]

4.5 Bestehendes ÖPNV-Angebot

Die Buslinien 5506, 5513 und 5515 halten in Weiterstadt.

Linie	Betreiber	Linienverlauf
Linie 5506	HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft & Co.KG, Darmstadt	Darmstadt Mathildenplatz - Riedbahn - Weiterstadt – Büttelborn - Groß-Gerau
Linie 5513	HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft & Co.KG, Darmstadt	Darmstadt Hbf- Riedbahn - Weiterstadt Wilhelm-Leuschner-Platz
Linie 5515	HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft & Co.KG, Darmstadt	Darmstadt Schloss – Riedbahn - Weiterstadt – Braunshardt – Worfelden / Schneppenhausen – Gräfenhausen - Erzhausen Bf

Tabelle 1: Buslinien, Betreiber und Linienverlauf in Weiterstadt

Für die innerkommunale Erschließung ist die Linie 5515, die alle Stadtteile miteinander verbindet, die wichtigste. Die Linien 5506 und 5513 verbinden zusätzlich den Stadtteil Riedbahn und die Kernstadt Weiterstadt miteinander.

Darüber hinaus bestehen in Weiterstadt folgende ehrenamtliche Angebote:

- Der Seniorenbus der Stadt (Kleinbus mit ehrenamtlichen Fahrer) verkehrt zweimal wöchentlich, und zwar dienstags ein Fahrtenpaar zwischen 10:10 Uhr (Hinfahrt) und 12:50 Uhr (Rückfahrt) für die Relation Gräfenhausen – Riedbahn – Weiterstadt und donnerstags ein Fahrtenpaar zwischen 9:50 Uhr (Hinfahrt) und 12:10 Uhr (Rückfahrt) für die Relation Schneppenhausen – Braunshardt – Riedbahn – Weiterstadt. Die Fahrten sind kostenlos. Es werden festgelegte Haltestellen nach festem Fahrplan ohne vorherige Anmeldung angefahren. Bei Bedarf (Personen mit Mobilitätseinschränkungen) werden aber auch „am Weg liegende Ziele“ angefahren oder der Fahrgast wird bis vor die Haustür gebracht. Die Nutzergruppe ist auf Seniorinnen und Senioren beschränkt; Familienangehörige können jedoch als Begleitung mitfahren.
- Der Einkaufsfahrdienst der Evangelischen Kirchen wird an zwei Wochentagen (zeitversetzt zum Seniorenbus) durchgeführt. Hier ist eine telefonische Anmeldung erforderlich. Es wird eine „Tür-zu-Tür-Bedienung“ angeboten.

Die SPNV-Linie RB 75 hält in Weiterstadt.

Linie	Betreiber	Linienverlauf
RB 75	DB Regio AG	Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Weiterstadt - Darmstadt Hbf – Babenhausen (– Aschaffenburg Hbf)

Tabelle 2: SPNV, Betreiber und Linienverlauf in Weiterstadt

4.6 Planungsvorhaben

Folgende Vorhaben befinden sich in der Planungs- bzw. Ausführungsphase:

- Sicherung der Trasse für eine Straßenbahn Darmstadt – Weiterstadt.
- Realisierung einer Bushaltestelle am Bahnhof Weiterstadt (Linie 5515), Untersuchung der weiteren Bus-/Bahnverknüpfung.

Die Realisierung einer Bushaltestelle am Bahnhof Weiterstadt würde die räumliche Erschließung in diesem Bereich verbessern. Die bestehenden Bedienungslücken hinsichtlich der räumlichen Erschließung (Kapitel 6.1) bleiben davon unberührt.

5 Ergebnisse Befragung

5.1 Hintergrund zur Befragung

Im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie midkom in Weiterstadt kam es zur Fragestellung, welcher Bedarf in den verschiedenen Ortsteilen von Weiterstadt für öffentliche Mobilitätsangebote besteht. Auf die Möglichkeit einer repräsentativen Umfrage sollte aus Gründen des enormen Aufwandes, den eine solche Umfrage mit sich gebracht hätte, verzichtet werden. Stattdessen sollten einzelne Personen gezielt nach dem Mobilitätsbedarf und -verhalten bestimmter Personengruppen in Weiterstadt befragt werden. Diese Personen sollen im Weiteren als Vertreter oder auch Experten einer Personengruppe bezeichnet werden.

Zur Befragung wurde ein Fragebogen entwickelt, der von den Experten auszufüllen war. Die Experten wurden von der Kommune bestimmt.

Die Experten bekamen den Fragebogen übergeben oder übersandt. Die ausgefüllten Fragebögen wurden dann von Telenet ausgewertet.

Es wurden nicht für alle vorgesehen Personengruppen Experten befragt. So fehlen beispielsweise Befragungen hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse von Jugendlichen. Insofern müssen die vorliegenden Ergebnisse vor folgendem Hintergrund gesehen werden:

- Die Ergebnisse sind stark von den individuellen Problemen einzelner Personengruppen geprägt.
- Bei der Auswertung konnte die Anzahl der Personen in den verschiedenen Personengruppen nicht berücksichtigt werden. Dies lag hauptsächlich daran, dass eben nicht für alle Personengruppen Experten befragt werden konnten. Hätte man trotzdem die Anzahl der Personen bei der Auswertung berücksichtigt, hätte dies zur Folge gehabt, dass eine einzige große Personengruppe das Gesamtergebnis komplett bestimmt hätte und keine Differenzierung mehr möglich gewesen wäre.

Die Befragung erhebt keinen Anspruch auf Repräsentativität. Die Ergebnisse können aber als Indikator für die Mobilitätsverhältnisse in Weiterstadt und als systematische Zusammenfassung der Meinungen der befragten Experten gesehen werden.

In den Antworten der Experten werden teilweise sehr unterschiedliche Schwachstellen im Bereich der heutigen Mobilität in Weiterstadt angesprochen. Hiervon lassen sich einige mittels midkom beheben. Andere können als generelle Vorgabe bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV dienen. Dies betrifft sicher auch die Kommunikation der bestehenden ÖPNV-Angebote, da manche Antworten darauf schließen lassen, dass diese noch nicht ausreichend bekannt sind.

In Weiterstadt wurden insgesamt Experten für 9 Personengruppen befragt.

In diesem Kapitel wird eine Zusammenfassung der Ergebnisse dieser Befragung dargestellt. Die detaillierten Ergebnisse finden sich in Anlage B.

5.2 Übersicht zu Experten und Personengruppen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Organisationen, der die befragten Experten angehören (bei befragten Einzelpersonen wird aus datenschutzrechtlichen Gründen der Name nicht aufgeführt), die damit vertretene Personengruppe und die geschätzte Anzahl der zu dieser Gruppe gehörenden Personen.

Organisation	Personengruppe	gesch. Anzahl der Personen in dieser Gruppe
	Kinder der Grundschule Gräfenhausen und weiterführende Schule Weiterstadt	40
Familien- Frauen und Seniorenbeauftragte der Stadt Weiterstadt	Frauen in Weiterstadt	k. A.
Familien- Frauen und Seniorenbeauftragte der Stadt Weiterstadt	Senioren ab 60 Jahre in Weiterstadt	k. A.
Elternbeirat der Kita Busteblume	Bedienstete von Weiterstädter Kindergärten und Beiräte	k. A.
	Kinder von 6 bis unter 12 Jahren in Gräfenhausen	27
AWO Kindertagesstätte	Bedienstete der Tagesstätte	
	Kinder von 6 bis unter 12 Jahren	22

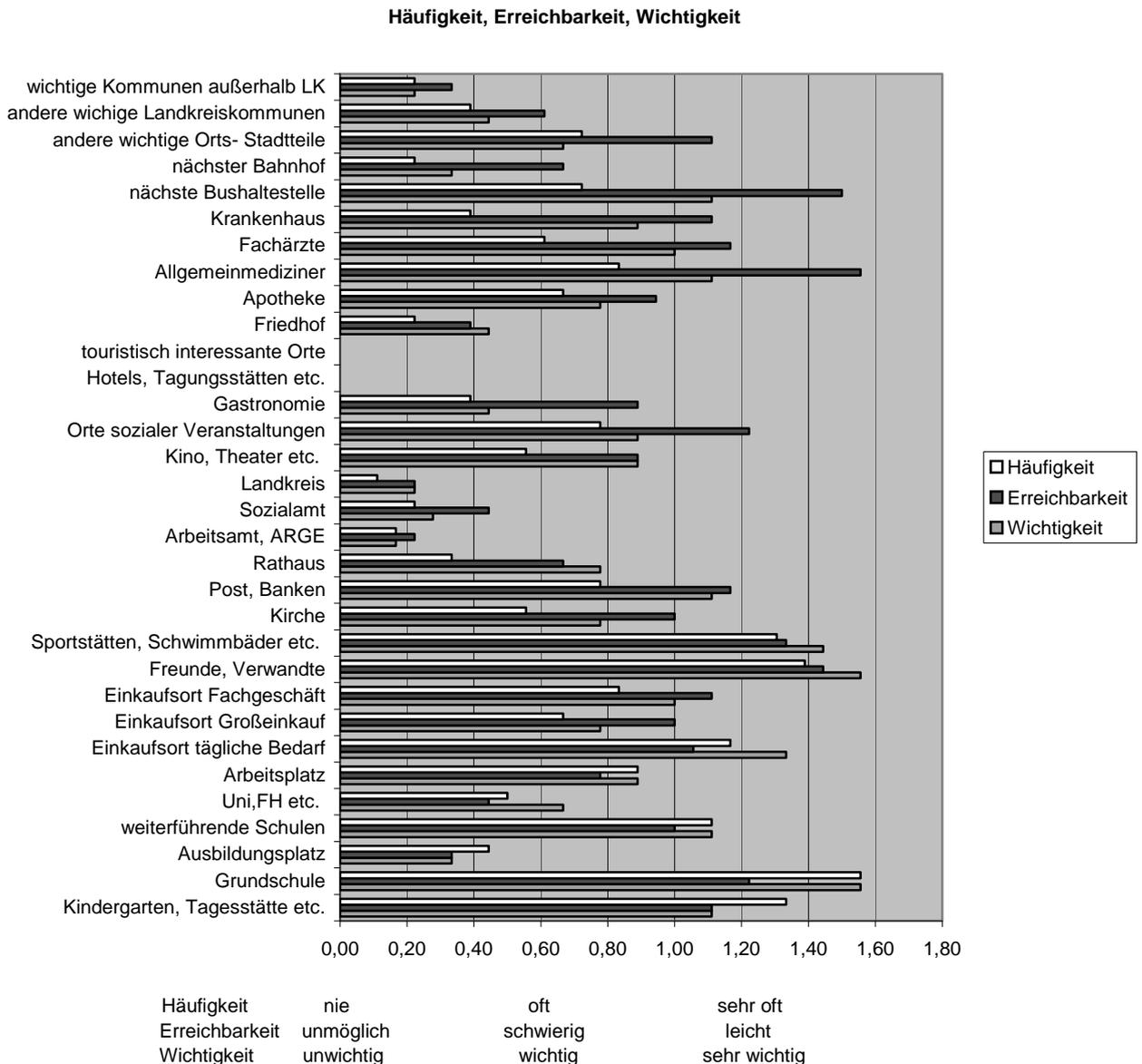
Grundschule Gräfenhausen	Kinder der Grundschule	200
	Eltern von Grundschülern der Carl-Ulrich-Schule	50

5.3 Zusammenfassung

5.3.1 Fazit hinsichtlich Ziele

5.3.1.1 Bewertung der Ziele

Nachfolgendes Diagramm gibt eine Übersicht über die durchschnittliche Wichtigkeit, Erreichbarkeit und Häufigkeit bezüglich der abgefragten Ziele. Sie gibt einen Überblick darüber, wie Häufig ein Ziel erreicht werden muss, wie seine Erreichbarkeit eingeschätzt wird und für wie wichtig das Erreichen dieses Ziels gesehen wird.

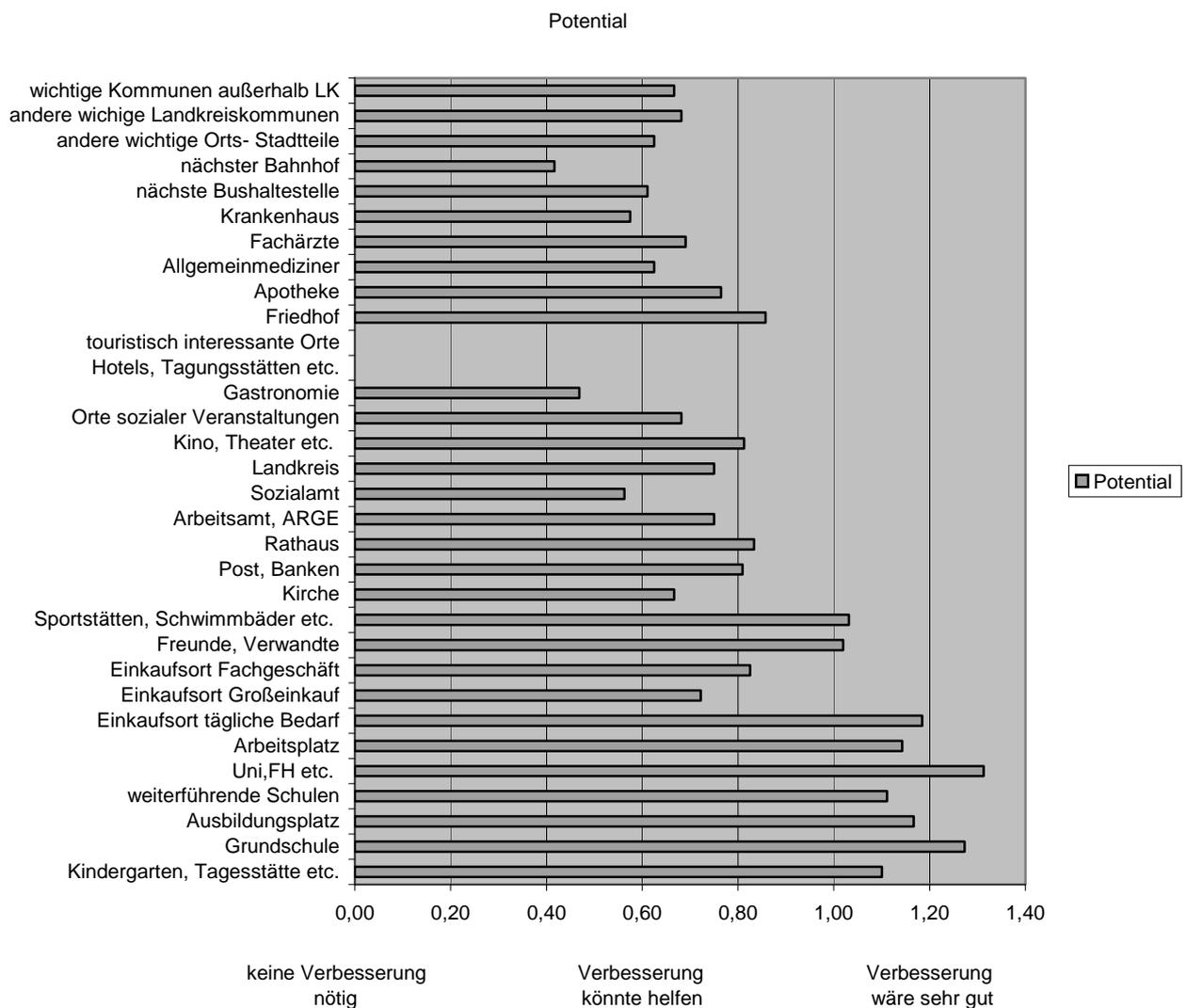


5.3.1.2 Größtes Verbesserungspotential

Bei dieser Übersicht wurde das Verhältnis zwischen dem Mittelwert aus durchschnittlicher Wichtigkeit und durchschnittlicher Häufigkeit ins Verhältnis zur Erreichbarkeit gesetzt.

Wenn die Wichtigkeit oder Häufigkeit hoch sind und die Erreichbarkeit niedrig, dann ist dieser Wert besonders hoch. Wenn dagegen die Wichtigkeit oder Häufigkeit niedrig ist und die Erreichbarkeit hoch, dann ist dieser Wert niedrig. Somit kann dieser Wert als ein Indikator dafür gesehen werden, wie hoch die Verbesserungen eingeschätzt werden kann, die mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der Ziele verbunden ist.

Im nachfolgenden Diagramm kann man erkennen, bei welchen Plätzen/Orten dieser Wert und damit das damit verbundene Verbesserungspotential als besonders hoch eingeschätzt werden kann:

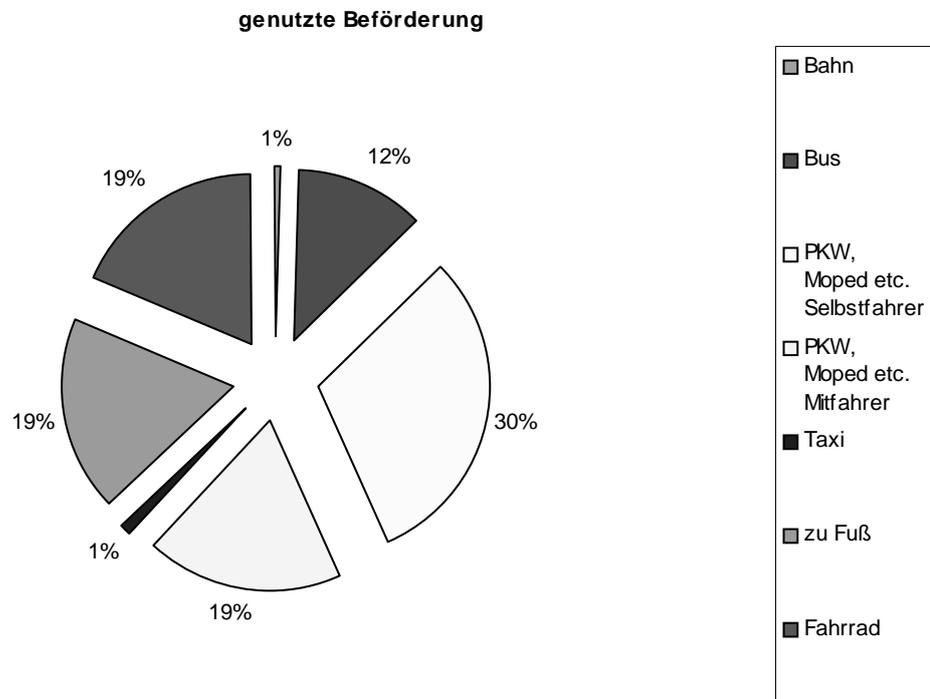


Nach dieser Übersicht würde somit in der Verbesserung der Erreichbarkeit der nachfolgenden Plätze/Orte das größte Verbesserungspotenzial hinsichtlich Mobilität in Weiterstadt liegen:

- **UNI, FH**
- **Grundschule**
- **Einkaufsort für Waren des täglichen Bedarfs**
- **Ausbildungsplatz**
- **Arbeitsplatz**
- **Weiterführende Schulen**
- **Kindergarten, Tagesstätte**
- **Freunde, Verwandte**
- **Sportstätten, Schwimmbad**
- **Friedhof**
- **Kino, Theater**
- **Rathaus**

5.3.2 Fazit hinsichtlich genutzter Beförderungsarten

Diese Übersicht zeigt, welche Einschätzung bei den befragten Experten hinsichtlich der Häufigkeit herrscht, mit der die einzelnen Beförderungsarten zum Erreichen der Ziele genutzt werden. Wie zu erwarten, werden die meisten Ziele per Motorisiertem Individualverkehr (MIV) erreicht. Viele Ziele werden auch zu Fuß und mit dem Fahrrad erreicht. Sehr wenig wird das Taxi benutzt. Auffallend ist, dass die Bahn am wenigsten von allen Beförderungsarten genutzt wird, noch weniger als Taxi.



5.3.3 Zusammenfassung zusätzlicher Anmerkungen

Die befragten Experten konnten bei den von ihnen dargestellten Mobilitätsproblemen auch angeben, worin sie die Gründe für die Schwierigkeiten sehen. Hierbei handelt es sich wohlgerne um die Anmerkungen von Einzelpersonen, die im Rahmen der weiteren Gestaltung des ÖPNV in Weiterstadt noch genau hinterfragt werden müssen. Die Anmerkungen können folgendermaßen zusammen gefasst werden:

1. Das Arbeitsamt sei in den Zuständigkeitsbereich nach Dieburg verlagert worden. Das Erreichen des Arbeitsamtes in Dieburg sei mit dem ÖPNV nur schwierig bzw. über lange Wege möglich.
2. Die Busverbindung von Gräfenhausen nach Weiterstadt sei mit zu langen Wartezeiten verbunden, es fehle eine Anpassung an die Unterrichtsstunden.
3. Die Ursache für viele Probleme beim Erreichen von wichtigen Plätzen/Orten innerhalb von Weiterstadt werden nicht aufgrund fehlender oder mangelhafter ÖPNV-Angebote gesehen, sondern aufgrund der allgemeinen Verkehrssituation in Weiterstadt:
 - a. Schlossgasse und Wixhäuser Straße werden als zu eng, zu unübersichtlich und die Bürgersteige als zu schmal betrachtet.
 - b. Es wird angegeben, dass der ruhende Verkehr Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigen würde.
 - c. Durch Gräfenhausen wird ein hoher LKW-Durchgangsverkehr bemängelt.
 - d. Sportplätze seien aus Mangel an durchgehenden Fahrradwegen schlecht erreichbar.
 - e. Der Zugang zum Hallenbad sei durch stark frequentierte Straßenkreuzung direkt vor dem Eingang erschwert.
 - f. An Hauptverkehrsstraßen in Gräfenhausen werden Querungshilfen vermisst.
 - g. Es werden angeblich gefährliche und schmale Gehwege in der Schlossgasse und in der Wixhäuser Straße bemängelt.
4. Fachärzte z.B. Kinderärzte seien deshalb schwierig erreichbar, (entsprechend Originalzitat) „...da der Weiterstädter Kinderarzt nur Kinder aus der Kernstadt behandelt. Kinder der Stadtteile müssen nach Darmstadt o. andere Kommunen ausweichen“.
5. Die Verbindung nach Erzhausen wird zur Anbindung an die S-Bahn nach Frankfurt für wichtig gehalten. Schwierigkeiten werden hier dadurch gesehen, dass sonntags kein Bus nach Erzhausen fährt.

6. Der Friedhof in Gräfenhause sei nicht an den ÖPNV angebunden. Der Friedhof sei aber zu weit entfernt, als dass er von älteren Menschen zu Fuß erreicht werden könnte.
7. In den Stadtteilen Braunshardt und Riedbahn wird die räumliche und zeitliche Erschließung durch den ÖPNV bemängelt.
8. In einer Verbindung an das Freizeitgelände Steinrodsee werden Vorteile gesehen.
9. Im Stadtkern werden Fachgeschäfte und Rathaus vermisst.

6 Untersuchung des vorhandenen ÖPNV-Angebots

6.1 Untersuchung räumliche und zeitliche Erschließung

Grundlage für die Bewertung der räumlichen und zeitlichen Erschließung waren die Qualitätsvorgaben des lokalen Nahverkehrsplans bezüglich des Fahrplanangebots, der Bedienungshäufigkeit und der Umsteigehäufigkeit sowie des fußläufigen Einzugsreichs von Haltestellen.

Die Zielgrößen gemäß Nahverkehrsplan [3] für die räumliche und zeitliche Erschließung im ÖPNV sind in Kapitel 3 dargestellt. Die wichtigen Zielorte in Weiterstadt sind in Anlage A. dargestellt. Die Zielorte, die nicht mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot erreicht werden können, sind mit ihrem Namen beschriftet.

Hinsichtlich der **räumlichen Erschließung** wurden folgende Bedienungslücken für die Busbedienung festgestellt (in Klammern werden jeweils die nicht erschlossenen Siedlungsbereiche bzw. Einzelziele benannt):

- Weiterstadt West (Bereich Baumgartenstraße/Einsteinstraße/Brunnenweg bis zur Bahnlinie),
- Weiterstadt Erholungsgebiet Braunshardter Tännchen (O-37),
- Braunshardt Südwest (Bereich westlich der Weingartenstraße/Forststraße, Restaurant (O-44), Zahnärzte (O-10, O-09),
- Schneppenhausen Nord (Bereich nördlich Egerländer Straße/Im Leimen),
- Gräfenhausen Nord (Bereich Erzhäuser Weg),
- Gräfenhausen Südwest (Bereich Niedergartenweg/Westring),
- Gräfenhausen Friedhof (O-53),
- Gräfenhausen Erholungsgebiet Steinrodsee (O-54),
- Gräfenhausen Ost (Bereich Mittelstraße/Gartenstraße/Teichhausstraße).

Hinsichtlich der **zeitlichen Erschließung** wurden keine wesentlichen Bedienungslücken festgestellt.

6.2 Untersuchung der verkehrlichen Verknüpfung der Stadtteile

Hinsichtlich der verkehrlichen Verknüpfung der Stadtteile wurden keine Schwachstellen identifiziert. Die Anzahl der angebotenen Fahrten entspricht den Anforderungen des NVP und liegt in vielen Fällen deutlich darüber. So bestehen vormittags insbesondere zwischen der Kernstadt Weiterstadt und dem Stadtteil Riedbahn zahlreiche Verbindungen. In der Hauptverkehrszeit morgens, nachmittags und abends besteht überall ein mindestens halbstündliches Fahrtenangebot.

6.3 Fazit

Defizite in der räumlichen Erschließung bestehen für einzelne Siedlungsflächen in der Kernstadt Weiterstadt, in den Stadtteilen Braunshardt, Gräfenhausen und (in geringem Umfang) in Schneppenhausen, für den Friedhof Gräfenhausen sowie für die Erholungsgebiete Braunshardter Tännchen und Steinrodsee.

Gemessen an den Richtwerten des NVP [3] konnten keine Defizite in der zeitlichen Erschließung bzw. bei den Verbindungen zwischen den Stadtteilen erkannt werden, das Angebot liegt z.T. deutlich über den Anforderungen des NVP. Lediglich die Stadtteile Schneppenhausen und Gräfenhausen haben zu manchen Zeiten nur die Mindestfahrtenanzahl gemäß NVP. Jedoch ist auch hier meist eine mindestens halbstündliche Verbindung gegeben.

Insofern deuten die in der Befragung geäußerten Defizite hinsichtlich der zeitlichen Erschließung darauf hin, dass die bestehenden Linienverbindungen ggf. nicht in ausreichendem Maß bekannt sind (Informationslücken).

Da die festgestellten Bedienungslücken sich nur auf die räumliche Erschließung beziehen und hier in der Regel kleinere Siedlungsflächen betroffen sind, erscheint eine Angebotsverdichtung nicht zwingend notwendig.

7 Empfehlung für mögliche Maßnahmen

Die Defizite in der räumlichen Erschließung können durch eine Änderung des linienbezogenen ÖPNV wegen baulicher Restriktionen (z.B. im westlichen Teil des Stadtteils Braunshardt) oder wegen voraussichtlich geringer und unregelmäßiger Nachfrage (z.B. Erholungsgebiete, Friedhof) unter wirtschaftlichen Aspekten kaum behoben werden.

7.1 Angebotskonzept

Zur Schließung der räumlichen Bedienungslücken könnten an Werktagen bedarfsorientierte und flexible Betriebsformen eingesetzt und so ein sehr gutes ÖPNV-Angebot geschaffen werden.

Träger des Bedarfsangebots sollte sowohl ein AST-Angebot als auch ein Bürgerbusverkehr sein, der die AST-Angebote ergänzt. Im welchem Umfang Bürgerbusse eingesetzt werden können, hängt vor allem von der Anzahl der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer ab. Es sollte angestrebt werden, den in der Stadt Weiterstadt bestehenden Seniorenbus und den Einkaufsfahrdienst der Evangelischen Kirche in das Angebotskonzept zu integrieren².

Sowohl Bürgerbus als auch AST sollen im Flächenbetrieb verkehren, d.h. es gibt keine festgelegten Bedienungsstrecken des Bedarfsverkehrs. Die Strecke jeder Tour richtet sich nach den eingegangenen Fahrtwünschen und wird durch WLAB optimal festgelegt. Die Anmeldung durch den Fahrgast muss mindestens 30 Minuten vor Fahrtwunsch in einer Leitzentrale erfolgen.

Zu- und Ausstieg ist an allen Haltestellen, an den „Orten von öffentlichem Interesse³“ oder auch bei Bedarf direkt an der Hautür (z.B. für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder mit Gepäck) möglich. Damit ist eine flächendeckende Erschließung innerhalb des gesamten Siedlungsgebietes gesichert.

Die im Folgenden genannten möglichen Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten beruhen auf den Ergebnissen der Schachstellenanalyse und dienen zunächst der Grobkalkulation der Kosten und Erlöse. Sie können im weiteren Planungsverlauf in Abhängigkeit von den Präferenzen der Stadt Weiterstadt sowie den verfügbaren Ressourcen angepasst werden.

Daraus ergibt sich für den Bedarfsverkehr eine Betriebszeit (Kernzeit) von Montag bis Freitag von 08:00 – 14:00 Uhr, die zusätzlich an einem Werktag durch weitere Fahrten von 15:00 – 19:00 Uhr ergänzt werden kann.

Die Fahrtenhäufigkeit durch ein stündliches Bedarfsangebot wird so bemessen, dass in Ergänzung zum Linienverkehr mindestens alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit besteht, in der Schwachverkehrszeit mindestens jede Stunde.

7.2 Grobkalkulation der Betriebskosten und Erlöse

7.2.1 Kalkulationsgrundlagen

Es wird von folgenden Randbedingungen und Eingangsgrößen ausgegangen:

- Als „mögliche Fahrten“ wird die maximale durch die Betriebszeiten und den Takt vorgegebene Fahrtenanzahl bezeichnet. Beim kombinierten AST- und Bürgerbusbetrieb werden hier nur die maximal möglichen AST-Fahrten aufgeführt, da

² Nach den Erfahrungen aus den Pilotprojekten [2] ist damit zu rechnen, dass die Hauptnutzerguppe nach wie vor Seniorinnen und Senioren sein werden.

³ Infrastruktureinrichtungen, z.B. Rathaus, Arztpraxis, Einzelhandel, etc.

erfahrungsgemäß die Differenz zwischen Fahrtkosten und Erträgen beim Bürgerbus vernachlässigbar, der Betrieb also kostenneutral ist.

- Die „wahrgenommenen Fahrten“ werden pauschal auf 50% der „möglichen Fahrten“ angesetzt.
- Die „maximale Streckenlänge“ entspricht der Entfernung zwischen den am weitesten voneinander entfernten Ortsteilen der Kommune.
- Die „durchschnittliche Streckenlänge“ entspricht 50% der maximalen Entfernung.
- Grundlage sind die in der Stadt Darmstadt bzw. dem Landkreis Darmstadt-Dieburg gültigen Tarife [Taxitarif Darmstadt, gültig ab 01.05.2007]:
 - 2,10 € Grundpreis je Fahrt,
 - 1,80 € Kosten je km,
 - 0,50 € Wartezeit je Minute.
- Als „Besetzgrad“ werden zunächst 1,5 Personen pro Fahrt angesetzt. Bei höherem Bekanntheitsgrad und höherer Akzeptanz sind im weiteren Betrieb durchaus Werte von 1,8 Personen pro Fahrt erreichbar.
- Als „Tarif“ werden 2,20 € pro Person und Fahrt im AST-Verkehr angesetzt.

Angebot ausschließlich mit AST:

Weiterstadt AST	Mo-Fr 8:00-14:00	1 Werktag/Woche 15.00-19:00 Uhr	SUMME
Mögliche Fahrten	7	5	
Wahrgenommene Fahrten	50%	50%	
Maximale Streckenlänge [km]	6	6	
Durchschnittliche Streckenlänge [km]*	3	3	
Taxitarif je Besetzt-km [EUR]**	1,80	1,80	
Anzahl Betriebstage	260	52	
Kosten pro Tag [EUR]***	26,25	18,75	
Kosten pro Jahr (gerundet) [EUR]	6.800,00	1.000,00	7.800,00
Besetzungsgrad	1,5	1,5	
Tarif [EUR]	2,20	2,20	
Erlöse pro Tag [EUR]	11,55	8,25	
Erlöse pro Jahr (gerundet) [EUR]	3.000,00	400,00	3.400,00
Defizit pro Jahr (gerundet) [EUR]	3.800,00	600,00	4.400,00

Kosten je AST-Fahrt [EUR]: **3,75**

Angebot mit AST und Bürgerbus:

Weiterstadt AST+ Bürgerbus	AST	Bürgerbus	SUMME	
	3 Werktage/ Woche 8:00-14:00			
Mögliche Fahrten	7	Annahme: kostenneutral.		
Wahrgenommene Fahrten	50%			
Maximale Streckenlänge [km]	6			
Durchschnittliche Streckenlänge [km]*	3			
Taxitarif je Besetzt-km [EUR]**	1,80			
Anzahl Betriebstage	156			
Kosten pro Tag [EUR]***	26,25			
Kosten pro Jahr (gerundet) [EUR]	4.100,00			4.100,00
Besetzungsgrad	1,5			
Tarif [EUR]	2,20			
Erlöse pro Tag [EUR]	11,55			
Erlöse pro Jahr (gerundet) [EUR]	1.800,00		1.800,00	
Defizit pro Jahr (gerundet) [EUR]	2.300,00		2.300,00	

Kosten je AST-Fahrt [EUR]: **3,75**

- * Ansatz: 50% der maximalen Streckenlänge
- ** entspricht Taxitarif Darmstadt ab 01.05.2007
- *** unter Berücksichtigung von 2,10 EUR Grundentgelt je Fahrt gem. Taxitarif Darmstadt ab 01.05.2007

7.2.2 Kalkulation verschiedener Angebotsvarianten

Die Kosten- und Erlösschätzung erfolgt auf Grundlage von Erfahrungswerten aus Referenzprojekten [2].

Die Betriebskosten der bedarfsorientierten Verkehre werden für zwei Varianten abgeschätzt:

- Angebot ausschließlich mit AST,
- Angebot mit AST und Bürgerbus.

Die Varianten sollen einen Überblick über das mögliche Kostenspektrum geben und sind insofern „extrem“ gewählt, dass in einer Variante von einer reinen AST-Bedienung ausgegangen wird und in der weiteren Variante von einem hohen Anteil an Fahrten mit Bürgerbus.

Betriebszeiten	AST	AST + Bürgerbus
Montag – Freitag 08:00 – 14:00 Uhr	Täglich 7 Fahrten/Tag AST	drei Tage: 7 Fahrten/Tag AST zwei Tage: 7 Fahrten/Tag Bürgerbus
1 Werktag/Woche 15:00 – 19:00 Uhr	5 Fahrten/Tag AST	5 Fahrten/Tag Bürgerbus
<i>Gesamtangebot/Woche</i>	<i>40 Fahrten/Woche AST</i>	<i>21 Fahrten/Woche AST</i> <i>19 Fahrten/Woche Bürgerbus</i>

Tabelle 3: Varianten des Angebotskonzepts in Weiterstadt

Es wird davon ausgegangen, dass im Mittel 50 % der „möglichen Fahrten“⁴ wahrgenommen werden. Der mittlere Besetzungsgrad wird in einer Probephase mit 1,5 Fahrgästen je Fahrt angenommen. Dieser Wert wird auch für die Kostenschätzung verwendet. Mittelfristig ist von einer Steigerung auf 1,8 Fahrgäste pro Fahrt auszugehen.

Als Kosten für den AST-Betrieb werden die gültigen Tarife aus der Taxitarifordnung⁵ angesetzt. Bei der Berechnung der Fahrtweite je AST-Fahrt wird eine durchschnittliche Streckenlänge von 50 % der maximalen Streckenlänge (Entfernung zwischen den am weitesten voneinander entfernten Ortsteilen) zugrunde gelegt.

⁴ Als „mögliche Fahrten“ wird die maximale durch die Betriebszeiten und den Takt vorgegebene Fahrtenanzahl bezeichnet.

⁵ 1,80 € je Besetzkilometer bzw. 2,10 € Grundpreis je Fahrt (Stand 01.05.2007)

Daraus ergeben sich 3,65 € durchschnittliche Betriebskosten je AST-Fahrt.

Beim Bürgerbus kann von einem kostenneutralen Betrieb ausgegangen werden, da erfahrungsgemäß die Differenz zwischen Fahrtkosten und Erträgen beim Bürgerbus vernachlässigbar ist. Beim kombinierten AST- und Bürgerbusbetrieb werden daher auch nur die AST-Fahrten berechnet.

In Anlehnung an die Erfahrungen aus den Pilotprojekten im Landkreis Darmstadt Dieburg [2] wird ein einheitlicher Tarif für alle Fahrten innerhalb der Stadt Weiterstadt empfohlen. Der Fahrpreis für AST-Fahrten sollte bei 2,20 € pro Fahrt und Person liegen, der Fahrpreis bei den Bürgerbusverkehren bei 1,20 € pro Fahrt und Person. Es wird davon ausgegangen, dass RMV-Tickets nicht anerkannt werden. Mittel- und langfristig sollte aber eine mögliche tarifliche Integration in den RMV diskutiert werden.

Demzufolge wird von folgenden Betriebskosten und Erlösen für die beiden Varianten ausgegangen:

- Angebot ausschließlich mit AST: Betriebskosten 7.800 €/Jahr, Erlöse 3.400 €/Jahr
- Angebot mit AST und Bürgerbus: Betriebskosten 4.100 €/Jahr, Erlöse 1.800 €/Jahr

8 Rahmenbedingungen für midkom-Angebote

8.1 Konzessionsrechtliche Aspekte

Im Folgenden werden die Erfahrungen, wie sie bisher im Pilotprojekt midkom gemacht werden konnten, wiedergegeben. Rechtssichere Auskünfte kann nur das Regierungspräsidium Darmstadt geben.

8.1.1 Gesetzliche Grundlage

Grundlage für Genehmigung von Anrufsammeltaxen und Bürgerbussen ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Auf Basis der bisherigen Pilotprojekte ist bezüglich der Bewertung der midkom-Angebote von Folgendem auszugehen:

Sowohl bei einem midkom-Bus (besondere Form eines Bürgerbusses) als auch bei einem midkom-Taxi (besondere Form eines Anrufsammeltaxis) handelt es sich um einen genehmigungspflichtigen Linienverkehr gemäß §§ 42 i.V.m. 2 Abs. 6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

8.1.2 Grundlegende Betriebsmodelle

Bezüglich Konzessionierung von midkom-Angeboten wird grundsätzlich von folgenden Betriebsmodellen ausgegangen:

Bürgerbus: Der Bürgerbus wird von der jeweiligen Kommune bzw. von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein organisiert, Konzessionsträgerin ist die Kommune, die ggf. einen Verein mit der Durchführung beauftragt. Als Fahrer werden hauptsächlich ehrenamtlich Tätige zum Einsatz. In Ausnahmefällen werden auch Bedienstete der Kommunen eingesetzt. Die Fahrzeuge werden aus öffentlichen Mitteln und ggf. mit Unterstützung von weiteren Sponsoren finanziert. Die Fahrzeugart ist so beschaffen, dass maximal neuen Personen - einschließlich Fahrer- pro Fahrt befördert werden können. Die Beförderungskosten pro Person betragen rund 1,00 €, wobei die Höhe der Einnahmen die Ausgaben nicht übersteigen soll. Die Beförderungen erfolgen nur nach vorheriger Bedarfsermittlung. Bedien- und Wartezeiten werden nach Absprache mit den Fahrern einmal jährlich festgelegt, Einsatzgebiet ist grundsätzlich innerhalb der jeweiligen Kommune. In Ausnahmefällen werden jedoch auch Fahrten zu Nachbargemeinden durchgeführt, wenn beispielsweise Krankenhausfahrten, Disco- oder Theaterfahrten oder Einkaufsfahrten nachgefragt werden. Ausgangs- und Endpunkt können Haltestellen oder Adressen sein. Ein Fahrplan besteht nicht, da es sich um eine rein bedarfsorientierte Beförderung handelt.

Anrufsammeltaxi: Das „Anrufsammeltaxi“ (AST) wird von der jeweiligen Kommune bzw. von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein organisiert. Die Konzession liegt bei der jeweiligen Kommune, die einen oder mehrere externe Dienstleister beauftragt. Die Fahrer werden von dem Dienstleister eingesetzt, welcher ebenfalls die Fahrzeuge finanziert. Die Fahrzeuge können maximal neuen Personen - einschließlich Fahrer- befördern. Die Fahrt kostet pro Person rund 2.00 €. Die Beförderungen erfolgen nur nach vorheriger Bedarfsermittlung. Bedien- und Wartezeiten werden nach Absprache mit externen Dienstleistern einmal jährlich festgelegt. Der Fahrttakt beträgt ca. 30 - 60 Minuten. Einsatzgebiet ist grundsätzlich innerhalb der jeweiligen Kommune. In Ausnahmefällen werden jedoch auch Fahrten zu Nachbargemeinden durchgeführt, wenn beispielsweise Krankenhausfahrten für einen speziellen Benutzerkreis oder Flughafenfahrten nachgefragt werden. Bei dem AST können Ausgangs- und Endpunkte Haltestellen oder Adressen sein. Da es sich um eine rein bedarfsorientierte Beförderung handelt, besteht ein Fahrplan nur in der Form eines definierten Bedienungszeitfensters und eines ungefähren Halbstunden- oder Stundentakts.

8.1.3 Zuständige Behörde

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist für die Feststellung, ob eine Personenbeförderung den Vorschriften des PBefG unterliegt und welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört und wer Unternehmer i.S.d. § 3 Abs. 1 und 2 PBefG ist, sachlich und örtlich zuständig, §§ 10 i.V.m. 11 Abs. 2 Nr. 2 PBefG.

Die zuständige Behörde hat im Zweifel festzustellen, ob die Personenbeförderung dem PBefG unterliegt, welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört und wer Unternehmer i.S.d. § 3 Abs. 1 und 2 PBefG ist.

8.1.4 Antragsverfahren

Eine Kommune, die ein midkom-Angebot einführen möchte, beantragt eine entsprechende Konzession beim Regierungspräsidium Darmstadt.

8.1.5 BO-Kraft

Beim Betrieb von Bürgerbussen ist auch die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) zu berücksichtigen. Dies hat u.a. folgende Konsequenzen:

- Für den midkom-Bus muss eine jährliche Hauptuntersuchung erfolgen.
- Im Fahrzeugschein muss eingetragen sein, dass das Fahrzeug für Personenbeförderung zugelassen ist.

Weiter wird empfohlen, bezüglich § 33 der BOKraft bestimmte Ausnahmegenehmigung für den midkom-Bus zu beantragen.

8.2 Steuerrechtliche Aspekte

Im Folgenden werden die allgemeinen Erfahrungen hinsichtlich steuerrechtlicher Aspekte, wie sie im Rahmen des midkom-Pilotprojekts gemacht wurden, wiedergegeben. Rechtssichere und auf die Belange einer Kommune zugeschnittene Auskünfte sind bei einem Steuerberater einzuholen. Die steuerrechtliche Beratung im Bereich des midkom-Projekts erfolgte bisher über das Steuerberatungsbüro Baumann & Baumann in Ober-Ramstadt, das als Partner des Pilot-Projekts fungierte.

8.2.1 Generelle Aspekte bei der steuerlichen Behandlung von midkom

Die Kommunen bieten ihren Einwohnern und Gästen verschiedene Möglichkeiten an, sich innerhalb der Kommune fortbewegen zu können. Hierbei handelt es sich um Angebote im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (genehmigter Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen). In diesem Zusammenhang entstehen den Kommunen Einnahmen und Ausgaben. Die Erträge, welche die Kommunen im Rahmen von midkom erzielen, werden nur in Ausnahmefällen dazu führen, dass damit ein Gewinn erzielt wird. Es geht hier lediglich darum, die freiwillige Leistung der Kommune finanziell abzufedern und den Aufwand für midkom zu reduzieren. Es wird aber in der Regel ein Zuschuss seitens der Kommunen nötig sein.

Für die Kommunen greift das Umsatzsteuergesetz und das Körperschaftssteuergesetz:

- Entsprechend dem Körperschaftsgesetz stellt midkom einen Betrieb gewerblicher Art i.S.d. § 4 KStG dar.
- Entsprechend dem Umsatzsteuergesetz handelt es sich bei den im Rahmen von midkom erzielten Umsätzen i.S.d. § 1 UStG um steuerbare Umsätze für sonstige Leistungen, die gegen Entgelt ausgeführt werden. Entsprechend § 12 Abs. 2 Nummer 10 UStG ist die Steuer auf 7 % ermäßigt.

- Entsprechend § 15 Abs. 1 Nummer 1 UstG können die Vorsteuerbeträge für Lieferungen und sonstige Leistungen, die von einem anderen Unternehmen für die Kommunen im Rahmen von midkom ausgeführt wurden, abgezogen werden, soweit die Voraussetzungen der Rechnungsinhalte nach § 14 UstG vorliegen.

8.2.2 Bedarfsorientiertes Sponsoring von midkom-Angeboten

Die Kommunen erhalten von verschiedenen Organisationen (Einzelhändler, Firmen, Ärzte usw.), zu denen Fahrgäste befördert werden, einen Kostenbeitrag je Fahrgast. Dies geschieht in der Form, dass von einem Programm am Monatsende die gespeicherten Fahrtwünsche dahingehend überprüft werden, ob Fahrten zu einer solchen Organisation durchgeführt wurden und errechnet dann automatisch den von dieser Organisation zu leistenden Beitrag. Dieser wird dann direkt an die Stadt überwiesen.

Hierbei handelt es sich um Erträge für sonstige Leistungen, für die der Steuersatz von 7 % maßgeblich ist.

8.2.3 Festes Sponsoring von midkom-Angeboten

In den Kommunen gibt es Organisationen (z.B. AWO), die einen festen Betrag pro Jahr an eine Kommune als generelle Unterstützung und als Beitrag zur Reduktion der Kosten für die midkom-Angebote zahlen.

Hier handelt es sich nicht um ein Entgelt für eine Leistung, also gibt es keine Umsatzsteuerpflicht. Die Zahlungen könnten evtl. in Form einer Spende an die Stadt gezahlt werden.

8.2.4 Steuerliche Behandlung des midkom-Taxis

Das midkom-Taxi befördert zu festgelegten Zeiten Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb einer Kommune. Hierbei handelt es sich um ein externes Unternehmen, das im Auftrag der Kommune fährt. Wer mitfahren möchte, ruft vorher in der midkom-Zentrale an. Dort werden alle eingehenden Fahrtwünsche mittels eines Programms gespeichert und zu optimalen Touren gebündelt. Die zu fahrenden Touren werden dann von der Zentrale den Fahrern des midkom-Taxis mitgeteilt. Das Taxi-Unternehmen nimmt das Fahrgeld von den Fahrgästen entgegen. Am Monatsende werden die Ausgaben des Taxi-Unternehmens mit den Fahrgeld-Einnahmen verrechnet und durch entsprechende Zahlungen ausgeglichen.

Entsprechend dem Umsatzsteuergesetz handelt es sich bei den vom Taxi-Unternehmen erzielten Umsätzen i.S.d. § 1 UstG um steuerbare Umsätze für sonstige Leistungen, die von dem Unternehmen gegen Entgelt ausgeführt werden. Entsprechend § 12 Abs. 2 Nummer 10 UStG ist die Steuer auf 7 % ermäßigt.

Die Fahrscheine müssen den im Entgelt enthaltenen Steuerbetrag von 7 % ausweisen. Die Rechnung des Taxi-Unternehmens für seine Leistungen für die Kommune muss alle Angaben enthalten, die nach § 14 UstG notwendig sind, damit die Kommune entsprechend § 15 UstG die Vorsteuerbeträge abziehen kann.

8.2.5 Steuerliche Behandlung des midkom-Busses

Der midkom-Bus (Bürgerbus) befördert Einwohnerinnen und Einwohner der Kommunen innerhalb der Ortsgrenzen. Wer mitfahren möchte, ruft vorher in der midkom-Zentrale an. Dort werden alle eingehenden Fahrtwünsche mittels eines Programms gespeichert und zu optimalen Touren gebündelt. Die zu fahrenden Touren werden dann den Fahrern des midkom-Busses per Telefon mitgeteilt. Alle Fahrerinnen und Fahrer arbeiten ehrenamtlich. Der Preis für eine Fahrt beträgt rund 1,- EUR und geht zu 100% an die Kommune.

Entsprechend dem Umsatzsteuergesetz handelt es sich bei den von der Kommune selbst erzielten Umsätzen i.S.d. § 1 UstG um steuerbare Umsätze für sonstige Leistungen, die von der Kommune gegen Entgelt ausgeführt werden. Entsprechend § 12 Abs. 2 Nummer 10 UStG ist die Steuer auf 7 % ermäßigt.

Die Fahrscheine müssen den im Entgelt enthaltenen Steuerbetrag von 7 % ausweisen.

8.2.6 Steuerliche Behandlung einer midkom-Zentrale

In einer midkom-Zentrale werden Fahrtwünsche per Telefon mitgeteilt, von den dort beschäftigten Disponenten in das zur Verfügung gestellte Programm eingegeben und zu optimalen Touren gebündelt. Die Zentrale ruft dann zu gegebener Zeit das Taxi-Unternehmen (midkom-Taxi) oder den Busfahrer (midkom-Bus) an und teilt die zu fahrende Tour mit. Die Kommunen zahlen an die Zentrale einen bestimmten Betrag für die erbrachte Dienstleistung.

Hier handelt es sich um ein Entgelt von dritter Seite für eine Leistung die von einer Zentrale erbracht wird, die umsatzsteuerpflichtig ist, d.h. die Zentrale stellt der Kommune eine Rechnung mit Umsatzsteuerausweis.

8.3 Versicherungsrechtliche Aspekte

8.3.1 Hintergrund

Im Rahmen des Pilotprojekts midkom hat sich die GVV Kommunal Versicherung VVaG bereit erklärt, das Projekt bei der Klärung versicherungsrechtlicher Fragen zu unterstützen. Nachfolgend finden sich die für midkom relevanten Antworten der GVV zu den während des Projektes aufgetretenen versicherungsrechtlichen Fragen.

8.3.2 Organisation des midkom-Busses

Sollte die Organisation des midkom-Betriebs durch die Kommune selbst, einen Verein oder eine öffentlich-rechtliche Einrichtung erfolgen?

Die Kommune kann sich zur Organisation eines Vereins bedienen oder midkom als eigene öffentliche Einrichtung im Sinne der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) betreiben. Ein Verein wäre z.B. nicht von dem allgemeinen Haftpflichtschutz der Kommune erfasst, sondern müsste, so er keine hundertprozentige Tochter der Kommune ist, separat

versichert werden. Aus den vor genannten Gründen scheint es geeignet, für midkom eine Kommission im Sinne des § 72 H GO zu bilden, die dem Gemeindevorstand zurarbeitet. Grundlage ist eine entsprechende Geschäftsordnung, die von der Kommune zu erstellen ist.

8.3.3 Notwendige Verträge

Wo sollten im Rahmen von midkom vertragliche Regelungen getroffen werden?

Folgende Notwendigkeit für vertragliche Regelungen werden gesehen:

- a) vertragliche Regelung zwischen der Kommune und der mikdom-Zentrale, da es sich hierbei um einen externen Dienstleister handelt.
- b) vertragliche Regelung zwischen der Kommune und dem Unternehmen, welches das kommerzielle Angebot (midkom-Taxi) wahrnimmt.

8.3.4 Schutz für ehrenamtliche Fahrer

Welchen Schutz genießen die ehrenamtlichen Fahrer?

Alle Fahrer des midkom-Busses sind im Auftrag der Kommune unterwegs und stehen aufgrund dieses Auftragsverhältnisses unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung, die in Hessen von der Unfallkasse Hessen mit Sitz in Frankfurt am Main gewährt wird. Die Fahrer werden rechtlich behandelt, als seien sie Beschäftigte der Kommune. Sie können zur rechtlichen Absicherung zusätzlich durch den Gemeindevorstand zu ehrenamtlich Tätigen berufen werden. Ein darüber hinausgehender Unfallversicherungsschutz ist nicht notwendig.

8.3.5 Zusätzliche Unfallversicherung

Sollte eine zusätzliche Unfallversicherung abgeschlossen werden?

Es wird dringend davon abgeraten, eine zusätzliche Unfallversicherung, für die mit Kosten von rund 400,00 EUR p.a. zu rechnen ist, abzuschließen. Bei der Bewilligung von Leistungen der Unfallversicherungen werden Vorschäden immer zahlungsreduzierend berücksichtigt. Davon ausgehend, dass insbesondere ältere Einwohner den Bürgerbus fahren werden, muss davon ausgegangen werden, dass sich im Laufe des Lebens natürliche Schädigungen eingestellt haben. Dies führt zwangsläufig zu einer Verringerung einer möglichen Entschädigung, die sich dann im unteren EUR- Bereich bewegen kann. Durch den Abschluss einer derartigen Versicherung würden jedoch Hoffnungen auf eine Zahlung geweckt werden, die in den meisten Fällen nicht gehalten werden kann.

8.3.6 Versicherung für mitfahrende Insassen

Wie sind die mitfahrenden Insassen versichert?

Hier gilt zunächst das Verursacherprinzip, d.h. liegt ein Fremdverschulden eines anderen Verkehrsteilnehmers vor, wird dieser versicherungsrechtlich herangezogen. Ansonsten greift die Kfz- Haftpflichtversicherung, welche die Kommune für ihr Fahrzeug abgeschlossen hat.

8.3.7 Abschluss einer Insassenunfallversicherung

Sollte eine Insassenunfallversicherung abgeschlossen werden?

Es besteht die Möglichkeit, für die Insassen- über die Kfz-Versicherung- eine Insassenunfallversicherung abzuschließen. Diese kann sich auf einzelne Plätze im Fahrzeug beziehen oder auch auf den Fahrersitz beschränkt sein. Zum Abschluss einer generellen Insassenunfallversicherung wird geraten.

8.3.8 Unterschiede zwischen kommuneeigenem Fahrzeug und geliehenem/gemietetem Fahrzeug

Welcher Unterschied besteht bei einem kommuneeigenen Fahrzeug und einem Fahrzeug, dass für den Einsatz als midkom-Bus von einer anderen Organisation geliehen wird?

Eigener Bus der Kommune:

Dieser Fall ist grundsätzlich unproblematisch. Der Bus der Kommune wird von der Kommune bei der GVV-Kommunalversicherung VVaG versichert. Die mit dem Bus verursachten Drittschäden sind damit versichert. Ebenso besteht eine evtl. Kaskoversicherung für den Bus. Schäden, die durch Fahrgäste am Bus verursacht werden, sind grundsätzlich nicht versichert, sondern vom Fahrgast zu ersetzen (z.B. Fahrgast brennt mit Zigarette ein Loch ins Polster).

Geliehener/Gemieteter Bus:

Hier besteht ein Leih- oder Mietvertrag zwischen der Kommune und dem Verleiher/Vermieter. Entsprechend dem Vertragsverhältnis hat die Kommune Schäden an dem geliehenen/gemieteten Bus zu ersetzen.

Soweit eine Kaskoversicherung für den Bus besteht, leistet diese im Rahmen des jeweiligen Bedingungswerkes. Hier wäre zu beachten, dass der Bus lt. Dem Versicherungsvertrag nicht mehr bedingungsgemäß eingesetzt wird, was die Versicherungsleistung einschränken könnte bzw. die Kosten für diese Versicherung erhöhen könnte.

Der Drittschadenbereich wäre durch die Kfz-Haftpflichtversicherung abgedeckt. Denkbar wäre aber auch hier, dass die Kommune ein Restrisiko trägt. Denn auch hier könnte der Kfz-Haftpflichtvertrag Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung oder des Nutzungsberechtigten aufweisen, so dass im "Rückgriffsverhältnis" die Kommune den Schaden tragen müsste.

Fazit: Aus versicherungsrechtlichen Gründen wird eher von der Benutzung eines gemieteten/geliehenen Fahrzeugs als midkom-Bus abgeraten.

8.3.9 Fehlverhalten von Fahrern des midkom-Busses

Was passiert bei Fehlverhalten eines Fahrers?

Wenn der Fahrer beispielsweise „einen über den Durst trinkt“ und einen Unfall verursacht, geht es bei einem Schadenfall weniger um einen Sachschaden als um einen Personenschaden. Personenschäden lassen sich nämlich nicht begrenzen. Der Personenschaden wird im Falle eines Unfalles abgedeckt über die Kfz-Haftpflichtversicherung des schadenverursachenden Fahrzeuges (in diesem Fall Bürgerbus).

Dies gilt sowohl für die Insassen des Busses als auch für Personen in Fremdfahrzeugen. Auch der Sachschaden wird von Kfz-Haftpflichtversicherung des schadenverursachenden Fahrzeuges übernommen.

Wenn es sich also um einen kommuneeigenen Bus handelt, springt die GVV-Versicherung ein.

Ist dieser Bürgerbus geliehen/gemietet, so könnte es passieren, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung des Verleihers/Vermieters hinsichtlich ihrer Aufwendungen auf die Kommune zurückgreift oder der Versicherungsschutz von Anfang an erlischt. Dies könnte z.B. dann der Fall sein, wenn der Versicherer eine bestimmte Verwendung vorschreibt oder die Benutzung auf eine bestimmte Person/Unternehmen festgelegt hat. Dann bleibt das Risiko bei der Kommune. Dieses Risiko kann die Kommune auch nicht versichern. Aus diesem Grund wird auch an dieser Stelle von der Benutzung eines gemieteten/geliehenen Fahrzeugs abgeraten.

8.3.10 Haftungsregelung in den Beförderungs- und Tarifbestimmungen

Reicht die folgende Haftungsregelung als Bestandteil der Beförderungs- und Tarifbedingungen aus?

Für alle Haftungsansprüche von Fahrgästen haftet das beauftragte Unternehmen (bei midkom-Taxi) bzw. die Kommune (bei midkom-Bus) nach den allgemein geltenden Bestimmungen.

Die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person ist jedoch auf einen Höchstbetrag von 1.000,00 Euro beschränkt. Die Beschränkung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.

Diese Haftungsregelungen zwischen dem Fahrgast und der Kommune hinsichtlich der Sachschäden sind grundsätzlich nicht zu beanstanden. Im Rahmen der Benutzungsbedingungen wird eine Höchsthaftung der Kommune für Sachschäden (Kleidung etc.) auf 1.000 € gegenüber dem Fahrgast festgelegt, solange der Schaden des Fahrgastes nicht auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen ist.

Es ist richtig zu trennen zwischen den Haftungsansprüchen bei midkom-Taxi und bei midkom-Bus. Soweit ein midkom-Taxi (privater "Unternehmer") einen Drittschaden verursacht, haftet dieser für den Schaden (bzw. seine Kfz-Haftpflichtversicherung). Soweit ein midkom-Bus (kommunaler Bus) einen Drittschaden verursacht, haftet die Kommune

und somit die GVV-Kfz-Haftpflichtversicherung nach den geltenden zivilrechtlichen Bestimmungen.

Eine Haftung der Kommune gegenüber dem Betreiber des midkom-Taxis (privater "Unternehmer") wegen Schäden, die Fahrgäste am Fahrzeug verursachen, scheidet aus und ist auch nicht versicherbar.

Der Versicherungsschutz der GVV-Kommunalversicherung kann sich nur auf das gesetzliche zivilrechtliche Haftungsrisiko der Kommune erstrecken. Haftungsrisiken eines privaten (midkom-Taxi) sowie evtl. Haftungsrisiken von Mitfahrern gegenüber dem Privaten (midkom-Taxi) kann die Kommunalversicherung nicht abdecken. Schäden wie z.B. das Beschädigen eines Busses durch den Fahrgast oder Ansteigen des SFR-Verlustes können somit nicht abgedeckt werden. Hier sieht die GVV-Kommunalversicherung keine Möglichkeiten. Es lassen sich also keine Haftungserweiterungen über die Kommunalversicherung zugunsten privater Busbetreiber realisieren.

8.3.11 Fragen zum kommerziellen midkom-Angebot

Wer deckt bei der Beauftragung eines externen Dienstleisters die versicherungsrechtlichen Risiken ab?

Die versicherungsrechtlichen Risiken trägt ausschließlich das mit den Wahrnehmung der Fahrten beauftragte Unternehmen. Dies ist in den abzuschließenden Vertrag aufzunehmen.

8.4 Zentrale

Ein wichtiges Element im System bedarfsorientierter Mobilitätsangebote ist eine Stelle, von der die Fahrtwünsche entgegen genommen werden. Im Rahmen des Pilotprojekts hat sich deutlich gezeigt, dass eine solche Stelle von Menschen besetzt sein muss. Es gibt wohl auch technische Möglichkeiten, wie beispielsweise die Abgabe von Fahrtwünschen per Internet; in der Praxis hat man es aber mit eher älteren Personen zu tun, die oft nicht über die ausreichenden Fähigkeiten oder Infrastruktureinrichtungen verfügen. Die Stelle soll im Folgenden midkom-Zentrale, die dort beschäftigten Personen Disponenten genannt werden.

8.4.1 Technische Ausstattung einer midkom-Zentrale

In einer midkom-Zentrale befindet sich ein handelsüblicher PC mit schnellem Internet-Zugang. Über den Internet-Zugang erfolgt der Zugriff auf das so genannte „Webbasierte Leitsystem für Alternative Bedienformen“ (WLAB), das auf irgendeinem anderen Rechner installiert sein kann. Dieser Rechner kann sich beispielsweise im Eigentum mehrerer Kommunen oder des Landkreises befinden. Es ist prinzipiell auch möglich, dass der Rechner bei der Telenet AG oder bei sonst einem Anbieter von Rechenleistung im Internet steht.

Natürlich muss die midkom-Zentrale über einen Telefon-Anschluss verfügen, über den die Kommunikation mit den Fahrgästen, dem midkom-Taxi oder midkom-Bus abgewickelt werden kann.

8.4.2 Das Webbasierte Leitsystem für Alternative Bedienformen (WLAB)

Wichtigstes Werkzeug in der midkom-Zentrale ist das Leitsystem für Alternative Bedienformen (WLAB), das im Rahmen des Pilotprojekts midkom entwickelt wurde. Der Disponent, der die Fahrtwünsche entgegen nimmt, gibt diese Fahrtwünsche in das WLAB ein. Dort sind alle weiteren Fahrtwünsche gespeichert und kann festgestellt werden, ob der Fahrtwunsch erfüllt werden kann. Der Disponent kann dann direkt beim ersten Telefonkontakt mit dem Fahrgast die Bestätigung für den Fahrtwunsch aussprechen oder ihn ablehnen.

Im WLAB werden alle eingehenden Fahrtwünsche gespeichert. Zur gegebenen Zeit, werden die Fahrtwünsche, die zu ähnlichen Routenverläufen führen würden, zu einer Fahrt gebündelt und die optimale Tour berechnet. Der Fahrauftrag wird dann von der midkom-Zentrale mit den Daten dieser Tour an das midkom-Taxi oder den midkom-Bus weiter gegeben.

Mit einem WLAB steht der midkom-Zentrale eine technische Unterstützung beim Bestreben nach umfassenden Mobilitätsangeboten auf wirtschaftliche Art und Weise zur Verfügung. In Einzelnen bietet es folgende Vorteile:

1. Ein WLAB ist darauf ausgerichtet, von mehreren Stellen betrieben und von unterschiedlichen Orten aus bedient zu werden. Darin besteht die technische Grundlage zum Betrieb und der Bedienung eines WLABs durch mehrere Kommunen. Dadurch eröffnet sich auch kleineren Kommunen die Möglichkeit, im Verbund mit anderen benachbarten Kommunen ein WLAB zu betreiben und die damit verbundenen Vorteile für sich nutzen zu können.
2. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei dem WLAB um eine webbasierte Applikation handelt, können zur Bedienung der Zentrale neuartige und auf die spezielle Situation in einer Kommune oder einem Verbund von Kommunen zugeschnittene Konzepte entwickelt werden. Personelle Ressourcen können prinzipiell von dem Ort aus eingesetzt werden, an dem sie sich gerade befinden.
3. Mittels WLAB wird auch eine Optimierung im Flächenbetrieb ermöglicht, was die Freiheit bei der Routenplanung insgesamt deutlich erhöht.
4. Mit einem WLAB steht zum einen eine Softwarelösung zur Verfügung, die bei der Vermittlung von Mobilitätsangeboten und –gesuchen unterstützt. Zum anderen handelt es sich bei einem WLAB um ein System bestehend aus verschiedenen technischen Komponenten, die in ihrem Zusammenwirken eine neue Art von Werkzeug für alternative Bedienformen begründen: rollenspezifischen Funktionen, beliebig viele Bedienterminals, die überall dort sein können, wo ein Internetanschluss vorhanden ist und die Möglichkeit, Fahraufträge mittels PDAs in den Fahrzeugen entgegen zu nehmen.

5. Bei einem WLAB handelt es sich um ein flexibles System, das den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst werden kann. Parameter wie beispielsweise die Anzahl der Betreiber, Art und Anzahl der Fahrzeuge, zeitlicher Umfang des Angebotes oder die maximale Wartezeit zwischen Anmeldung des Fahrtwunsches und Antritt der Fahrt können variabel eingestellt werden. Darüber hinaus eignet sich ein WLAB für verschiedene Betriebsarten alternativer Bedienformen. So können von einem WLAB beispielsweise sowohl der Einsatz von Anrufsammeltaxen als auch Rufbussen unterstützt werden.
6. Mit der Einführung von WLAB wurde der gesamte Bereich der Abrechnung flexibler, den tatsächlichen Erfordernissen angepasster, transparenter und vor allem sicherer als bisher. Mit einem WLAB sind nämlich Funktionen verbunden, die zum einen dabei helfen, die anfallenden Kosten auf verschiedenen Kostenträger wie beispielsweise die unterschiedlichen Kommunen oder andere Institutionen zu automatisieren. Daneben gibt es Funktionen, welche die Abrechnung mit den Fahrdienstleistern (beispielsweise Taxi-Unternehmen) deutlich missbrauchssicherer und transparenter als bisher machen.

8.4.3 Personelle Besetzung einer midkom-Zentrale

Prinzipiell haben sich zwei Alternativen für eine midkom-Zentrale ergeben:

1. Die midkom-bezogenen Aufgaben werden vom Dienstleistungsunternehmen (Taxi-Unternehmen) mit übernommen, das auch die Fahrdienstleistung erbringt
2. Die Aufgaben der midkom-Zentrale werden von einer separaten Einrichtung übernommen.

Das Pilotprojekt hat gezeigt, dass beide Varianten erfolgreich sein können. Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der beiden Alternativen aufgezeigt.

8.4.3.1 Midkom-Zentrale bei Taxi-Unternehmen

Prinzipiell ist es möglich, dass die Aufgaben der midkom-Zentrale vom Taxi-Unternehmen übernommen wird, dass auch die Fahrdienstleistung erbringt. Der Vorteil dieser Variante liegt darin, dass beim Dienstleistungsunternehmen in der Regel ohnehin geschultes Personal vorhanden ist, das die Aufgaben übernehmen kann. Üblicher Weise steht auch bereits ein Raum zur Verfügung, in dem die Fahrtwünsche entgegen genommen werden können.

Der Nachteil dieser Variante liegt in der Regel darin, dass die Rollen des Bestellers und Erbringers von Fahrdienstleistungen nicht eindeutig getrennt sind. Aus den angenommenen Fahrtwünschen werden Fahraufträge generiert, die das Dienstleistungsunternehmen dann an sich selbst weiter gibt. Im Interesse der Kommune liegt es, dass möglichst viele Fahrgäste mit einem Fahrzeug befördert werden, da sich der Unkostenbeitrag der Kommunen dadurch gering halten lässt. Im natürlichen Interesse des Fahrdienstleiters liegt es, möglichst viele Fahrten durchzuführen, weil er eben dafür auch bezahlt wird.

Der Einsatz eines WLAB hat im Rahmen des Pilotprojekts gezeigt, dass sich dieser Interessenkonflikt kontrollieren lässt. Dies geschieht dadurch, dass ein klarer Nachweis erfolgt, welche Fahrten mit welchen Personen zu welchem Zeitpunkt durchgeführt wurden, so dass auch erkennbar wird, ob Fahrten hätten gebündelt werden können. Weiter wird mittels WLAB die Abrechnung mit einem Dienstleistungsunternehmen absolut transparent und nachvollziehbar. Dies gibt sowohl der Verwaltung als auch dem Dienstleistungsunternehmen Sicherheit bei der Abrechnung.

Die Kosten für den Betrieb der midkom-Zentrale werden in der Regel über eine Pauschale, die sich auf die durch geführten Fahrten bezieht (oder auch die Anfahrtspauschale) abgerechnet.

8.4.3.2 Midkom-Zentrale in separater Einrichtung

Im Rahmen des Pilotprojekts wurde eine midkom-Zentrale in einer Therapieeinrichtung untergebracht. Die Aufgaben der Zentrale werden seit dem von ehemaligen Klienten dieser Einrichtung übernommen.

Der große Vorteil dieser Variante liegt darin, dass die Rollen des Bestellers und Erbringers eindeutig getrennt sind. Die Zentrale arbeitet im Dienste der Kommune. Die Fahraufträge gehen dann von dort aus an das beauftragte Dienstleistungsunternehmen. Zwischen Zentrale und Dienstleistungsunternehmen bestehen keine geschäftlichen Verbindungen.

Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass sich Klienten einer solchen Einrichtung mittels Übernahme der Aufgaben in der Zentrale wieder auf den Arbeitsmarkt vorbereiten können. Insofern lässt sich mit midkom eine weitere soziale Komponente im gesellschaftlichen Gesamtsystem verwirklichen.

Der Nachteil dieser Variante liegt darin, dass sie mit einem permanenten Schulungs- und Betreuungsaufwand verbunden ist. Weiter können durch Krankheiten und soziale Rückschläge geprägte Personen schneller an ihre Belastbarkeitsgrenze stoßen.

8.4.4 Nötige Merkmale von externen Einrichtungen

Prinzipiell ist jede Einrichtung, die über die entsprechenden personellen Kapazitäten und über einen Telefon- und Internetanschluss verfügt, als midkom-Zentrale denkbar. Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt haben gezeigt, dass sie darüber hinaus über die folgenden Merkmale verfügen sollte:

Nähe zur Kommune: Aus dem Pilotprojekt konnte die Erfahrung gewonnen werden, dass es deutliche Vorteile mit sich bringt, wenn sich die midkom-Zentrale in der Nähe zur Kommune befindet, in denen mittels midkom Fahrtwünsche erfüllt werden. Die Mitarbeiter in der Zentrale kennen dadurch die örtlichen Gegebenheiten in der Regel besser und können auf die Fragen und Wünsche der Fahrgäste besser eingehen. Zum anderen hat sich gezeigt, dass gerade ältere Menschen oft Schwierigkeiten damit haben, eine ihnen fremde Telefonnummer zu wählen oder mit einem Ort zu telefonieren, der weit weg von ihrem Ort liegt.

Möglichkeit, dass bestimmte Personen über einen längeren Zeitraum in der Zentrale arbeiten können: Die Erfahrung zeigt, dass es unter den Fahrgästen ein großes

Stammpublikum gibt, das die midkom-Angebote nutzt. Die Bekanntheit der Personen in der Zentrale führt dazu, dass sich Fahrtwünsche effizienter erfassen lassen, da es zu weniger Rückfragen seitens der Fahrgäste bei bekannten Disponenten kommt. Mit der Zeit entsteht zwischen Fahrgästen und Disponent eine Art Vertrauensverhältnis, das den gesamten Ablauf begünstigt. Generell sollten Mitarbeiter wenigstens für drei bis sechs Monate in der Zentrale arbeiten können.

Personen, die über die nötigen Kompetenzen verfügen: Das WLAB ist so konzipiert, dass es sehr leicht zu bedienen ist und auch von Personen bedient werden kann, die keine weitergehenden Erfahrungen mit Computern besitzen. Allerdings sind generelle Grundkenntnisse im Umgang mit einem Computer nötig. Darüber hinaus benötigen die Disponenten bestimmte persönliche Kompetenzen, die sie zur Entgegennahme von Fahrtwünschen befähigen. Dies sind Punkte wie Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Gewissenhaftigkeit.

8.4.5 Mögliche Zentrale bei Taxi-Unternehmen

Das Taxi-Unternehmen, das auch in Griesheim das AST betreibt (Fahr-GAST GmbH), wäre prinzipiell auch bereit, die Zentrale für Weiterstadt zu übernehmen. Ein entsprechendes Gespräch mit dem Geschäftsführer des Unternehmens hat dies ergeben.

8.4.6 Mögliche Einrichtungen im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Im Zuge der Ausdehnung von midkom auf weitere Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg wurden verschiedene Alternativen für die Unterbringung einer midkom-Zentrale geprüft. Hierbei haben sich zunächst vier Möglichkeiten aufgetan, die prinzipiell als midkom-Zentrale für neue Kommunen in Betracht kommen könnten:

Heag mobilo, Darmstadt: Die HEAG mobilo ist einer der führenden Mobilitätsdienstleister in der Region Südhessen und das Leitunternehmen der Verkehrssparte im HEAG Konzern. Zusammen mit seinen Tochtergesellschaften HEAG mobiBus, HEAG mobiServ und HEAG mobiTram engagiert sich Heag mobilo für den Nahverkehr in der Stadt Darmstadt und der Region. Mit ihrer Verkehrsleitstelle überwacht und steuert die Heag mobilo zahlreiche ÖPNV-Linien in Südhessen. Bisher haben bereits verschiedene Gespräche mit der Heag mobilo stattgefunden. Dort sieht man sich prinzipiell in der Lage eine midkom-Zentrale einzurichten.

Haus Burgwald, Mühlthal, Rehaklinik für suchtkranke Menschen: Dort werden ehemalige Klienten der Einrichtung im Rahmen der Nachsorge in der Zentrale eingesetzt. Im Haus Burgwald ist bisher die midkom-Zentrale für das midkom-Taxi in Mühlthal und die midkom-Busse Mühlthal, Ober-Ramstadt und Groß-Zimmern untergebracht. Die heutige Kapazität der Zentrale würde für rund drei weitere Kommunen in der Nähe ausreichen.

REAS, Modautal/Asbach, Einrichtung zur medizinischen, sozialen und beruflichen Rehabilitation: Ein Schwerpunkt von REAS ist die berufliche Rehabilitation. Es können spezielle berufliche Rehabilitationsmaßnahmen im Hinblick auf den erlernten Beruf bzw. aufbauend auf vorhandene Fähigkeiten eingeleitet werden. Hierzu zählen insbesondere Berufsfindungsmaßnahmen (Erprobung geeigneter Berufsfelder, orientierende Diagnostik unter begleitender medizinischer Behandlung) einschließlich der Arbeitserprobungsmaßnahmen (Orientierung im erlernten oder angestrebten Beruf,

Praktika, Förderung der beruflichen Leistungsfähigkeit). Ein erstes Sondierungsgespräch fand mit dem Geschäftsführer der REAS statt. Die REAS GmbH sieht sich prinzipiell in der Lage, eine midkom-Zentrale einzurichten.

Wurzelwerk, Groß-Umstadt, gemeinnützige Gesellschaft für Arbeit und Umwelt. Die Wurzelwerk gGmbH ist eine gemeinnützige Qualifizierungs- und Beschäftigungsgesellschaft und ein anerkannter Träger der freien Jugendhilfe. Wurzelwerk bietet arbeitslosen jungen Menschen und Langzeitarbeitslosen, qualifizierende Beschäftigung in verschiedenen Arbeitsfeldern an. Zielsetzung ist es, die Beschäftigten durch fachlich angeleitete Arbeit, Qualifizierung und sozialarbeiterische Beratung zu unterstützen und ihre Chancen auf eine (Wieder-) Eingliederung in den regulären Arbeitsmarkt zu erhöhen. Es fand ein erstes Sondierungsgespräch mit der Geschäftsführerin der Wurzelwerk gGmbH statt. Prinzipiell sieht man sich in der Lage eine midkom-Zentrale einzurichten.

8.5 Sponsoring

Allen Mobilitätsangeboten durch midkom ist gemeinsam, dass Fahrten nur dann stattfinden, wenn vorher auch entsprechende Fahrtwünsche in der Zentrale eingegangen sind. Von der Zentrale werden dann mittels WLAB mehrere Fahrtwünsche gebündelt und die optimale Wegstrecke zu den verschiedenen Zielen berechnet.

Bei midkom kann frequentierten Einrichtungen in einer Kommune (beispielsweise Einzelhändler, Banken, Unternehmen oder Gastronomen) die Möglichkeit gegeben werden, sich an den Betriebskosten der Kommunen zu beteiligen. Eine solche Beteiligung kann sich ausschließlich daran messen, wie stark eine Einrichtung tatsächlich frequentiert wird: Nur dann wenn eine Einrichtung tatsächlich angefahren wird, erfolgt in diesem Fall eine finanzielle Beteiligung. Das WLAB liefert hierfür die technische Unterstützung. Im Gegenzug können die Einrichtungen mit ihrer monatlichen Abrechnung eine genaue Übersicht darüber erhalten, zu welchem Zeitpunkt und aus welcher Gegend ihrer Kommune Fahrgäste zu ihnen befördert wurden.

Eine zweite Variante ermöglicht es den Einrichtungen einer Kommune sich mit einem Pauschalbetrag an den Kosten von midkom zu beteiligen. Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt haben gezeigt, dass dies auch eine gern genutzte Alternative darstellt. So zahlt beispielsweise die AWO in Mühlthal an die Kommune einen Pauschalbetrag als finanzielle Unterstützung zur Aufrechterhaltung von midkom. Natürlich kann auch diesen Einrichtungen mittels WLAB jederzeit ein Einblick in die durchgeführten Fahrten in einer Kommune gewährt werden.

Die finanzielle Beteiligung ist ausschließlich für die Kommunen zur Reduzierung ihrer Betriebskosten gedacht. Für die Fahrgäste soll es keine Rolle spielen, an welchen Ort sie sich fahren lassen, der Fahrpreis soll sich für sie nicht ändern. Dadurch entsteht nicht die Situation, dass es für Fahrgäste kostengünstiger wäre, zu einer finanzkräftigen Einrichtung zu gelangen. Es bleibt damit beispielsweise für die Fahrgäste völlig gleich, ob sie mittels midkom den großen Einzelhändler auf der grünen Wiese oder den kleine Gemüsehändler in der Innenstadt anfahren.

Ein Beteiligung soll nur von solchen Einrichtungen getragen werden, die dazu auch finanziell in der Lage sind. Es liegt im Interesse der Kommunen mit einer Stärkung der innerkommunalen Mobilität zum Erhalt und Wachstum aller Einrichtungen beizutragen.

Im Rahmen des Pilotprojekts hat sich eine Beteiligung von 0,50 EUR pro Fahrgast von und zu einer Einrichtung als realistische Größe herausgestellt.

Mit einer Beteiligung sind verschiedene Werbemöglichkeiten für eine Einrichtung verbunden. Zum einen können die Einrichtungen natürlich selbst damit werben, dass sie midkom unterstützen. Zum anderen kann von der Kommune für die Einrichtungen geworben werden. Unter anderem können die Einrichtungen einen Aufkleber „midkom-Partner“ erhalten und der Name der Einrichtungen kann im Internet und auf entsprechenden Beschreibungen des Systems erscheinen.

8.6 Haltestellen

Die im Rahmen von midkom durchgeführten Fahrten finden in der Regel von Haltestelle zu Adresse statt. Das bedeutet, dass man sich von einer midkom-Haltestelle abholen und zu jeder Adresse innerhalb einer Kommunen bringen lassen kann. Stark mobilitätseingeschränkte Personen können in der Regel auch direkt von zu Hause abgeholt werden.

Als midkom-Haltestellen haben sich zum einen die Haltestellen des sonstigen ÖPNV bewährt. Die Dadina hat bisher allen Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, die ÖPNV-Haltestellen auch als midkom-Haltestellen zu nutzen.

Darüber hinaus empfiehlt es sich vor allem in Wohngebieten, in denen bisher keine ÖPNV-Haltestelle vorhanden war, weitere Stellen mittels Schild „midkom“ als midkom-Haltestellen auszuweisen.

Eine besondere Bedeutung für midkom haben die so genannten Orte von Interesse (Ovl) in einer Kommune. Es hat sich gezeigt, dass es viele Vorteile bringt, den Zustieg auch an diesen Stellen möglich zu machen.

Die Liste der Ovls wird dabei von einer Kommune erstellt und ist öffentlich einsehbar. Sie ist als Anlage auch Bestandteil der Beförderungs- und Tarifbestimmungen in einer Kommune. Ovls sind Orte, die für mehrere Einwohnerinnen und Einwohner in einer Kommune von Interesse sind und von der Öffentlichkeit mehr oder weniger stark frequentiert werden. Dies sind beispielsweise alle Einzelhändler, medizinische Einrichtungen, Gastronomiebetriebe oder Banken. Weiter sind es alle Orte, die eine öffentliche Einrichtung darstellen wie beispielsweise Ämter, Kirchen, Bibliotheken oder Schwimmbäder. Für Gäste einer Kommune können Ovls auch auf touristische Attraktionen und Freizeitangebote hinweisen, wie beispielsweise unser Kulturzentrum oder Denkmäler und andere Sehenswürdigkeiten. Um die lokale Wirtschaft zu stärken, sollte auf entsprechenden Antrag an die Kommune auch jedes örtliche Unternehmen und jede in der Kommune verortete Organisation in die Liste der Ovls aufgenommen werden können.

Unabhängig vom Zustieg soll der Ausstieg prinzipiell an jeder Adresse innerhalb der Kommune erfolgen können, die dies verkehrlich zulässt. Hierin sind natürlich auch alle

Ovls enthalten. Die Definition der Ovl als Haltestelle bewirkt aber, dass die Ovls auch als Ausstiegshaltestellen beim Telefonanruf in der Zentrale kommuniziert werden können und die Adresse einer solchen Stelle bei der Fahrtwunscherfassung dem Fahrgast nicht bekannt sein muss. Bei der telefonischen Übermittlung der Fahrtwünsche wurde festgestellt, dass als Zu- oder Ausstiegsstellen die gewünschten Stellen in der Regel so benannt werden, wie sie auch sonst üblicherweise von Bevölkerung kommuniziert werden. Wenn jemand beispielsweise zu einem bestimmten Arzt möchte, kennt er in der Regel nicht die Haltestelle, die dem Arzt am nächsten liegt. Oft ist gerade bei älteren Einwohnerinnen und Einwohnern auch nicht die Adresse bekannt. Da man sich aber betriebsbedingt an der Haltestelle oder einer Adresse orientieren muss, kann es zu Verzögerungen und Missverständnissen bei der Fahrtwunscherfassung kommen.

Ein weiterer Aspekt spielen die Sponsoren, die einen bestimmten Betrag an die Kommune zahlen, wenn Fahrgäste zu oder von ihnen weg befördert werden. Hierzu ist ein Nachweis nötig, der nur dann eindeutig erbracht werden kann, wenn die Fahrgäste diese Sponsoren auch als Zustiegs- oder Abholstelle nennen können. Durch die Einführung von Lol als Haltestellen ist die möglich und da diese Stellen auch im WLAB entsprechend eingepflegt werden könnten, kann eine automatische Abrechnung mit diesen Sponsoren durch die Kommune erfolgen.

Ein dritter Punkt, der für die Definition der Ovls als midkom-Haltestelle spricht, ist dass man das gleiche Resultat auch dann bekommen würde, wenn die bekannten Ovls mit Haltestellenschildern ausgestattet werden würden. Damit wären zum einen natürlich Mehrkosten für die Kommune verbunden. Zum anderen hat es mit der Tatsache zu tun, dass sich Ovls in einer lebendigen Kommune ständig ändern. Es kommen beispielsweise immer wieder neue Geschäfte hinzu, andere schließen usw.. In der Vergangenheit hat dies meist dazu geführt, dass neue Schilder aufgestellt wurden, andere Schilder hätten dagegen abmontiert werden müssen, da der eigentliche Grund für diese Schilder ein bestimmter Ovls war, der eben weggefallen ist.

8.7 Personenbeförderungsschein für Bürgerbusfahrer

Die Fahrerinnen und Fahrer des Bürgerbusses benötigen einen Personenbeförderungsschein. Die Kosten hierfür haben im Rahmen des Pilotprojekts die Kommunen übernommen.

Wesentliche Voraussetzung zur Erlangung dieses Scheins stellt eine ausführliche ärztliche Untersuchung der angehenden Fahrerinnen und Fahrer dar. Die Kosten für eine solche Untersuchung können im Normalfall bis zu 400,- EUR betragen.

Im Rahmen des Pilotprojekts midkom hat die BAD Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Zentrum Darmstadt, die Untersuchungen bisher für einen deutlich geringeren Betrag durchgeführt (120,- EUR). Hierbei ist ein standardisiertes Verfahren (Anmeldung, Bescheinigung durch die Kommunen usw.) einzuhalten, das im Rahmen des midkom-Projekts mit der BAD vereinbart wurde.

Der Personenbeförderungsschein ist mit verschiedenen weiteren verwaltungstechnischen Aufwänden, wie beispielsweise der Ausstellung eines Führungszeugnisses, verbunden.

Diese Aufwende können aber sehr gut von den Kommunen selbst abgedeckt werden. Auch die Zusammenarbeit der Kommunen mit dem Landratsamt hat sich im Rahmen der Erlangung der Personenbeförderungsscheine als sehr positiv herausgestellt. So hat der Landkreis bisher auf die Erhebung von Gebühren für midkom-Busfahrer verzichtet.

8.8 Midkom-Kommission

Im Rahmen des Pilotprojekts hat sich zur Verwaltung aller Aufgaben rund um midkom eine so genannte midkom-Kommission als hilfreich erwiesen.

Die Steuerung aller Aufgaben einer Kommune rund um die midkom-Angebote kann von dieser Kommission (Kommission im Sinne des § 72 der Hessischen Gemeindeordnung) vorgenommen werden.

Die midkom-Kommission unterrichtet den Gemeindevorstand regelmäßig und bereitet erforderliche Beschlüsse des Gemeindevorstandes vor.

Die midkom-Kommission besteht im Pilotprojekt midkom aus 9 Mitgliedern und kann sich zusammen setzen aus: Mitgliedern der Stadtverordnetenversammlung, dem Bürgermeister, Mitarbeitern der Verwaltung, Mitglied des Seniorenbeirats, Mitglied, das die Interessen von Familien, Jugendlichen und Kindern vertritt und einem Sprecher der Bürgerbusfahrer.

Grundlage aller Handlungen einer midkom-Kommission bildet ihre Geschäftsordnung. Es hat sich bewährt, dass die Geschäftsführung der midkom-Kommission von dem Mitarbeiter der Verwaltung übernommen wird, der auch sonst für die Belange von midkom zuständig ist.

8.9 Unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen

Im Sozialgesetzbuch (SGB) Neuntes Buch (IX) - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - (Artikel 1 des Gesetzes v. 19. 6.2001, BGBl. I S. 1046) heißt es in § 145 Unentgeltliche Beförderung, Anspruch auf Erstattung der Fahrgeldausfälle:

Schwerbehinderte Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind, werden von Unternehmern, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises nach § 69 Abs. 5 im Nahverkehr im Sinne des § 147 Abs. 1 unentgeltlich befördert.

Das gleiche gilt im Nah- und Fernverkehr im Sinne des § 147, ohne dass die Voraussetzung des Absatzes 1 Satz 2 erfüllt sein muss, für die Beförderung einer Begleitperson eines schwerbehinderten Menschen im Sinne des Absatzes 1, wenn die

Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson nachgewiesen und dies im Ausweis des schwerbehinderten Menschen eingetragen ist,

Die durch die unentgeltliche Beförderung nach den Absätzen 1 und 2 entstehenden Fahrgeldausfälle werden nach Maßgabe der §§ 148 bis 150 erstattet.

In der Regel erfolgt die Erstattung der Fahrgeldausfälle auf der Basis einer allgemein festgelegten Pauschale. Das im Rahmen von midkom eingesetzte Programm (WLAB) kann aber jede einzelne Beförderung eines schwerbehinderten Fahrgastes einschließlich Begleitpersonal aufzeichnen. Damit ist es möglich, eine so genannte Vollzählung durchzuführen. Dies hat zur Folge, dass nicht nur eine Pauschale, sondern die kompletten Fahrgeldausfälle ersetzt werden. Die Gemeinde Mühlthal hat eine solche Abrechnung erstmals für das Jahr 2008 durchgeführt. Bei der Evaluation des Pilotprojekts wurde festgestellt, dass ein erheblicher Anteil der Fahrgäste schwerbehindert ist. Dementsprechend kann durch die Rückerstattung der Fahrgeldausfälle ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung der midkom-Angebote geleistet werden.

9 Einbindung von midkom in den bestehenden ÖPNV

9.1 Stärkung des ÖPNV durch midkom

Im Rahmen des Pilotprojektes konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass midkom in zweierlei Hinsicht den bereits vorhandenen ÖPNV stärkt:

1. Das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt konnte bei ihrer Evaluation des Pilotprojektes feststellen, dass rund ein Drittel der über midkom durchgeführten Fahrten von oder zu Haltestellen des ÖPNV durchgeführt wurden. Dies bedeutet, dass midkom als Zu- und Abbringer zu den überörtlichen Linienangeboten des ÖPNV fungiert und somit der ÖPNV als Ganzes gestärkt wird.
2. Mittels midkom-Angebote werden Fahrgäste auch in eher abgelegenen Ortsteilen bedient. Dies bedeutet, dass man sich bei der Planung von überörtlichen Linien darauf konzentrieren kann, die Linienführung auf möglichst direktem Wege durch eine Kommune zu konzeptionieren. Aufgrund der damit erreichten Schnelligkeit bleiben die Linien auch für Berufspendler attraktiv und verlieren keine Zeit durch lange Umwege quer durch eine Kommune.

9.2 Einbindung von midkom in den ÖPNV des Landkreises

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg ist gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz als so genannter Aufgabenträger für den Bus- und Bahnverkehr in seinem Kreisgebiet verantwortlich. Ebenso die Wissenschaftsstadt Darmstadt für ihr Stadtgebiet. Stadt und Kreis nehmen diese Aufgabe gemeinsam wahr und haben dafür den Zweckverband Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) gegründet. Die DADINA organisiert den gesamten ÖPNV zwischen den kreisangehörigen Kommunen sowie dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt (lokale Linien).

Für reine Stadt- beziehungsweise Gemeindelinienn sind in der Regel die jeweiligen kreisangehörigen Kommunen selbst verantwortlich. Gleiches gilt für rein innerstädtische Linien der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Gemeinde- bzw. Stadtverkehre). Allerdings gibt es hier auch Ausnahmen (z. B. Stadtbuss in Pflugstadt).

Die Organisation der midkom-Angebote in den Kommunen obliegt bisher ausschließlich den durchführenden Kommunen. Unabhängig davon haben intensive Kontakte zur DADINA bereits während der Planungsphase der midkom-Angebote dazu geführt, dass die bestehenden midkom-Angebote heute eine Ergänzung des ÖPNV darstellen. Mit der Einführung neuer midkom-Angebote in weiteren Kommunen wächst nach und nach ein attraktives Nahverkehrsangebot im Landkreis Darmstadt-Dieburg, bestehend aus einer innerkommunalen Bedienung in der Fläche durch midkom und schnellen überörtlichen Verbindungen durch den bestehenden Linienverkehr.

Es stellt sich die Frage, inwiefern der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV auch ein Teil der Verantwortung für midkom übernimmt und einen Teil der Aufgaben, die im Rahmen von midkom anfallen, von der DADINA übernommen werden.

Denkbar wäre beispielsweise ein Modell, bei dem die DADINA für den „Rahmen“ von midkom sorgt, der Betrieb selbst aber von den Kommunen durchgeführt wird. Aufgaben, die dann von der DADINA übernommen werden könnten, wären:

1. Generelle Hilfestellung für die Kommunen bei der Planung, Änderung oder Erweiterung von midkom-Angeboten
2. Hilfestellung für die Kommunen bei der Einführung von midkom-Bussen. Hierzu könnte auch die Unterstützung bei der Beschaffung eines Busses, die Schulung ehrenamtlicher Kräfte und die Beantragung der nötigen Konzession gehören.
3. Hilfestellung bei der Beauftragung externer Dienstleister (Taxi- oder Busunternehmen) zur Einführung eines midkom-Taxi.
4. Organisation der verschiedenen Zentralen zur Fahrtwunscherfassung einschließlich der nötigen Infrastruktur (WLAB, Kommunikation usw.). Hierbei könnte man sich der Hilfe der HEAG mobilo bedienen, die übergeordnete Funktionen für verschiedene Zentralen übernehmen könnte.

Die Kommunen, die midkom einführen, wären in der Hauptsache für den Betrieb der midkom-Angebote zuständig und würden diese auf ihrem Gebiet natürlich auch zahlen. Es würde in ihrer Entscheidung liegen, welche midkom-Angebote sie einführen möchten. Insbesondere wären sie für das Anwerben ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer für die midkom-Busse verantwortlich. Weiter würde es in ihrer Verantwortung liegen, sich Sponsoren zu suchen, die sie bei den Betriebskosten entlasten würden.

9.3 Integration von midkom in den RMV

Verkehr, der über das DADINA-Gebiet hinaus geht, organisiert der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Zu diesen regionalen Linien gehören auch die S-Bahnen. Außerdem hat der RMV die Tarifhoheit und legt Ticketpreise für Busse und Bahnen fest.

Ein Ziel von midkom sollte darin liegen, zur Tarifgemeinschaft des RMV zu gehören. Dies hätte zur Folge, dass RMV-Tickets auch innerhalb der midkom-Busse und –Taxen anerkannt werden würden und umgekehrt die über midkom bezogenen Tickets auch für Fahrten mit Bussen und Bahnen im RMV-Gebiet genutzt werden könnten. Im Sinne der Schaffung eines attraktiven ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr sollten durch midkom keine „Tarifinseln“ entstehen. Hierzu sind allerdings zunächst Anstrengungen des RMV nötig, um eine einheitliche Tariflandschaft auf seinem Gebiet zu schaffen und für praktikable technische Lösungen zu sorgen. Dazu gehören natürlich auch die Schaffung entsprechender Mechanismen für Ausgleichszahlungen.

Bis zu einem erfolgreichen Abschluss dieser Anstrengungen, bleibt den Kommunen, die midkom-Angebote einführen möchten, zunächst nichts anderes übrig, als eigene Ticketpreise fest zu legen. Hierbei sollte aber auf jeden Fall das bestehende Tarifgefüge des ÖPNV beachtet werden und die verschiedenen Kommunen möglichst einheitliche Ticketpreise verlangen. Entsprechende Absprachen sollten bereits vor Konzessionsantrag mit der DADINA getroffen werden.

10 Wirtschaftliche Aspekte von midkom

10.1 Projektkosten zur Einführung

10.1.1 Kosten bei der Einführung eines midkom-Busses

Zur Erlangung der Personenbeförderungsscheine fallen Kosten an, die insbesondere durch die ärztlichen Untersuchungen der zukünftigen Fahrerinnen und Fahrer verursacht werden. Die Kosten hierfür tragen in der Regel die Kommunen. Wenn beispielsweise 15 ehrenamtliche Fahrerinnen oder Fahrer gewonnen werden können, fallen für die Personenbeförderungsscheine bei rund 120,- EUR/Person rund 1.800,- EUR an.

Viele Kommunen verfügen bereits über einen eigenen Bus, der zeitweise auch als midkom-Bus verwendet werden kann. Dies sollte besonders zu Beginn des Betriebs genutzt werden, um die Akzeptanz des midkom-Angebots erproben und die Kosten möglichst gering halten zu können. Die Erfahrung im Pilotprojekt hat auch gezeigt, dass der Bus zu Beginn des Betriebs nicht die ganze Woche, sondern nur an bestimmten Tagen benötigt wird.

Die Anschaffungskosten für einen neuen Bus liegen bei rund 45.000 EUR. Hier stellt sich die Frage inwiefern große Partner für eine solche Anschaffung gewonnen werden können. In Ober-Ramstadt wurde beispielsweise knapp die Hälfte der Kosten bei der Anschaffung eines neuen Busses von der HSE-Stiftung übernommen.

Es existieren auch Konzepte verschiedener Agenturen, bei denen ein Bus geleast und durch zahlreiche Verträge mit den Einzelhändlern vor Ort finanziert wird. Hierbei bleibt aber ein großer Teil der Werbeeinnahmen bei den Agenturen selbst. Außerdem führt ein „Übersähen“ des Busses mit vielen kleinen Anzeigen zu einem eher negativen Erscheinungsbild und wurde von den Kommunen im Pilotprojekt – auch wegen der hohen Belastungen des örtlichen Einzelhandels – abgelehnt.

10.1.2 Kosten zur Einführung eines midkom-Taxis

Bei der Einführung eines midkom-Taxis fallen keine zusätzlichen Kosten an.

10.1.3 Allgemeine Einführungskosten

Bei der Einführung von midkom ist mit den folgenden Kosten zu rechnen:

Maßnahme	Kosten
Durchführung von Marketing-Aktionen	1.500,- EUR
Erstellen von Aufklebern für Orte von Interesse und speziell für midkom-Sponsoren	800,- EUR
Aufstellen von midkom-Schildern zur Kennzeichnung von midkom-Haltestellen in Wohngebieten. Kosten pro Schild rund 140,- EUR, Kosten für rund 15 Schilder	2.100,- EUR
Gebühren für Konzessionsanträge (midkom-Taxi und midkom-Bus)	500,- EUR
Anschaffung der nötigen Ausrüstung der midkom-Busfahrer (Handy, Schließkasten, Mappen usw.)	500,- EUR
Summe	5.400,- EUR

10.2 Betriebskosten

Die Kosten für den reinen Betrieb der verschiedenen midkom-Angebote können den Hochrechnungen in Kapitel 7 entnommen werden. Nachfolgend werden weitere Kosten aufgeführt, die beim Betrieb von midkom anfallen.

10.2.1 Kosten für die midkom-Zentrale

Die finanzielle Beteiligung zum Betrieb einer midkom-Zentrale wird pro Kommune mit rund 4.500 EUR im Jahr plus rund 800 EUR Kommunikationskosten (Telefon, Internet) (zusammen 5.300,- EUR) veranschlagt.

Als Alternative hierzu kann die midkom-Zentrale auch von einem Dienstleistungsunternehmen (Taxi-Unternehmen) mit übernommen werden. Die Kosten, die sich hieraus ergeben, werden in der Regel auf den von einer Kommune zu zahlenden Fahrpreis aufgeschlagen. Wie hoch diese Kosten tatsächlich sind, ist Teil der Verhandlung mit dem Dienstleistungsunternehmen.

10.2.2 Kosten für midkom-Lizenz

Die Kosten für eine midkom-Lizenz hängt stark davon ab, wie viele Kommunen sich insgesamt an midkom im Landkreis Darmstadt-Dieburg beteiligen. In der folgenden Tabelle sind beispielhaft die Kosten für eine unterschiedliche Anzahl von beteiligten Kommunen aufgeführt:

Anzahl Kommunen	Preis 1. Jahr	Preis 2. bis 6. Jahr	Preis ab dem 7. Jahr
2	8.500,- EUR	7.500,- EUR	3.000,- EUR
5	7.500,- EUR	5.500,- EUR	2.500,- EUR
8	6.500,- EUR	4.500,- EUR	2.200,- EUR

Eine midkom-Lizenz ist nach den ersten beiden Jahren jährlich kündbar. In einer Lizenz sind die folgenden Leistungen beinhaltet:

- SW-Lizenz und Hardware für das WLAB einschließlich Wartung für den Betrieb eines midkom-Taxis und eines midkom-Busses
- Komplette Einführung wie beispielsweise Beantragung der Konzession, Durchführung von Info-Veranstaltungen, Erstellung von Beschlussvorlagen, Einrichtung und entsprechende Schulung der Zentrale, Unterstützung bei Marketingmaßnahmen und bei der Gewinnung von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern und bei der Einwerbung von Sponsoren
- Weitere Beratungsleistungen während der Laufzeit

10.2.3 Weitere laufende Kosten

Aufgrund der Erfahrungen im midkom-Pilotprojekt ist mit weiteren laufenden Kosten pro Jahr zu rechnen:

Ursache	Kosten
Präsente für Ehrenamtliche	1.000,- EUR
Personenbeförderungsscheine für 3 neue Fahrerinnen oder Fahrer des midkom-Busses pro Jahr (auch aufgrund von Fluktuation)	360,- EUR
Konzessionsänderungen	100,- EUR
Marketing-Aktionen (Faltblätter, Anzeigen etc.)	1.000,- EUR
Summe	2.460,- EUR

10.2.4 Einnahmen durch Sponsoring

Basierend auf den Erfahrungen im Pilotprojekt midkom kann in einer Kommune in der Größenordnung von Weiterstadt mit jährlichen Sponsoring-Einnahmen von rund 4.000 EUR gerechnet werden.

10.3 Gesamtrechnung für Weiterstadt

Projektkosten zur Einführung von midkom (midkom-Bus und midkom-Taxi):

Einführung midkom-Bus (15 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer) ohne Anschaffungskosten für Bus	1.800,- EUR
Allgemeine Einführungskosten	5.400,- EUR
Summe	7.200,- EUR

Betriebskosten 1. Jahr:

Betriebskosten für Angebot mit midkom-Taxi und midkom-Bus (Betriebskosten: 4.100,- EUR minus Erlös 1.500,- EUR)	2.600,- EUR
Finanzielle Beteiligung an Zentrale	5.300,- EUR
Kosten für midkom-Lizenz (bei insgesamt 5 neuen Kommunen) im ersten Jahr	7.500,- EUR
Weitere laufende Kosten	2.460,- EUR
Summe	17.860,- EUR
- Sponsoring	4.000,- EUR
Gesamtbetrag	13.860,- EUR

Betriebskosten 2. bis 6. Jahr:

Betriebskosten für Angebot mit midkom-Taxi und midkom-Bus (Betriebskosten: 4.100,- EUR minus Erlös 1.500.- EUR)	2.600,- EUR
Finanzielle Beteiligung an Zentrale	5.300,- EUR
Kosten für midkom-Lizenz (bei insgesamt 5 neuen Kommunen) im ersten Jahr	5.500,- EUR
Weitere laufende Kosten	2.460,- EUR
Summe	15.860,- EUR
- Sponsoring	4.000,- EUR
Gesamtbetrag	11.860,- EUR

Betriebskosten ab dem 7. Jahr:

Betriebskosten für Angebot mit midkom-Taxi und midkom-Bus (Betriebskosten: 4.100,- EUR minus Erlös 1.500.- EUR)	2.600,- EUR
Finanzielle Beteiligung an Zentrale	5.300,- EUR
Kosten für midkom-Lizenz (bei insgesamt 5 neuen Kommunen) im ersten Jahr	2.500,- EUR
Weitere laufende Kosten	2.460,- EUR
Summe	12.860,- EUR
- Sponsoring	4.000,- EUR
Gesamtbetrag	8.860,- EUR

Vergleich : Das Anrufsammeltaxi in Münster wird nicht nach dem midkom-Konzept betrieben. Es handelt sich hierbei um eine in Deutschland übliche Art der bedarfsorientierten Bedienung. Der Differenzbetrag für das Anrufsammeltaxi in Münster, der von der Kommune im Jahr 2008 zu tragen war, lag bei rund **66.000,- EUR**.

11 Empfehlung für weiteres Vorgehen

Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, zunächst einen Grundsatzbeschluss der relevanten städtischen Gremien für die Einführung bedarfsorientierter und flexibler Betriebsweisen in der Stadt Weiterstadt einzuholen.

Danach sind u.a. folgende Fragen zu klären:

- Betriebs- und Organisationsmodell (z.B. midkom-Kommission),
- Organisation und Einrichtung der Leitzentrale,
- Initiierung von Bürgerbusangeboten (Gewinnung von ehrenamtlichen Fahrern und Fahrerinnen, Fahrzeug, Personenbeförderungsscheine etc.),
- Festlegung des Bedienungsangebots (Betriebszeiten, Fahrtenangebot mit AST und mit Bürgerbus) in enger Abstimmung mit der DADINA und Kooperation mit allen relevanten Akteuren,
- Haltestellen des Bedarfsverkehrs definieren,
- Beschaffung der erforderlichen Infrastruktur (Fahrzeuge, Haltestellenschilder⁶, etc),
- Tarif und Vertrieb klären,
- Beantragung von Konzessionen sowie Genehmigung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen beim Regierungspräsidium,
- Ausschreibung AST-Verkehr,
- Informations- und Werbekonzept erstellen und umsetzen.

⁶ Haltestellen sind alle Haltestellen des ÖPNV, „Orte des öffentlichen Interesses“ (z.B. Rathaus, Arztpraxis, Supermarkt, etc.), ggf. zusätzliche Haltestellen in Wohngebieten. Die Haltestellen werden mit speziellen Haltestellen-Schildern gekennzeichnet.

QUELLEN

- [1] Bertelsmann Stiftung. Demographiebericht. www.wegweiser-kommune.de

- [2] Telenet AG / Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik: WLAB, Webbasiertes Leitsystem für alternative Bedienformen im öffentlichen Personennahverkehr (HA-Projekt-Nr. 99/06-01). Darmstadt, 2008.

- [3] DADINA (Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation): Fortschreibung Nahverkehrsplan Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2004 – 2009 (mit Änderung vom September 2007). Darmstadt, 2004.

- [4] OpenStreetMap: www.openstreetmap.org

- [5] Internetauftritt der Stadt Weiterstadt. Stand: 30.06.2009