



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Positionspapier des Taxi- und Mietwagenverband Deutschland e.V.

## Das Taxi - der Problemlöser für das Mobilitätsdefizit in der Fläche!

Berlin, den 28.09.2022

### Ausgangspunkt:

Der ÖPNV in der gegenwärtigen Ausgestaltung bietet den Menschen in ländlichen Gebieten kein ausreichendes Angebot. Außerhalb des Schülerverkehrs fahren Linienbusse weitgehend leer durchs Land. Das vorhandene Linien-Angebot wird angesichts nur weniger Bedienzeiten kaum angenommen. Die Finanzierung eines umfassenden und attraktiven ÖPNV-Angebotes über öffentliche Mittel ist nicht möglich. Die Folge ist entweder das Vorhalten von aus Klimaschutzgründen nicht mehr positiv bewerteten privaten Automobilen oder gar die Flucht insbesondere von jüngeren Menschen in die Stadt mit der Folge einer weiteren Verkümmern der dortigen Lebensangebote.

Auch das Taxiangebot in der Fläche krankt. Mit Ausnahme der Patientenfahrten ist die Nachfrage gering, reiner Gelegenheitsverkehr findet angesichts der im ländlichen Bereich zwangsläufig längeren Strecken und den damit verbundenen Kosten nur minimal statt. Die Landflucht verringert die Nachfrage noch mehr, sodass sich einige Unternehmen ganz zurückgezogen haben und vielerorts gibt es somit weder Taxi- noch Mietwagenangebote.

### Ansatz 1: Taxis können per se schon mehr Mobilitäts-Kilometer für vergleichbares Geld liefern

Die Kostensituation eines Busses beträgt grob mindestens 3,50 € pro gefahrenen km, die eines Taxis ca. 2 €. Würde man also für die nicht sehr zahlreichen Nachfragenden in der Fläche Taxiverkehr (auch als Sammelverkehr) anbieten, wäre eine Attraktivierung allein dadurch erreichbar, dass bei Aufwendung der gleichen öffentlichen Mittel rund 75% mehr Mobilitätskilometer gefahren würden. Zudem kann ein Taxiangebot zeitlich deutlich flexibler auf die Wünsche und Notwendigkeiten der Nachfragenden reagieren.



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

### **Ansatz 2: Taxis können das Nachfolgeprodukt des 9 €-Tickets auch in der Fläche zum Erfolg bringen**

Das 9 €-Ticket war ein großer Erfolg – allerdings nur in den städtischen Gebieten. In der Fläche hat das 9 €-Ticket nicht stattgefunden, weil auch die Ausgabe von nur 9 € im Monat dann keinen Sinn und Spaß macht, wenn der ÖPNV nur rudimentär existiert.

Die damit einhergehende Mobilitätsungerechtigkeit für die Menschen in der Fläche kann aber beseitigt werden. Selbst wenn das derzeit diskutierte Nachfolgeprodukt 69 € kosten würde, kann es auch in der Fläche ein Erfolg werden, wenn das Taxi in das Angebot eingebunden wird.

Eine unbegrenzte Taxinutzung wird sich über die Einbindung zwar nicht herstellen lassen, weil reiner Gelegenheitsverkehr zu jedem gewünschten Ziel nicht öffentlich finanzierbar sein wird. Das Taxi kann aber – auch als Sammelverkehr – die Lücke zwischen Zuhause und den wichtigen regional vorhandenen Mobilitäts-Hubs (insbesondere Bahnhöfe von Regional- und S-Bahnen oder ZOB's) im Rahmen des Mobilitätstickets schließen. Um eine Übernutzung zu verhindern, kann eine Beschränkung durch die alleinige Nutzung zur Heran- und Abführung zu bzw. ab den Hubs und/oder auch an eine monatliche Freikilometer-Grenze ausgesprochen werden. Auch ein „Luxus“-Zuschlag auf den Linienverkehrstarif bei solcher Taxieinbindung ist machbar, ohne die grundsätzliche Zielsetzung der Mobilitätsverbesserung durch ein Mobilitätsticket damit aufzugeben oder zu behindern.

### **Ansatz 3: Taxi- und Mietwagenverbände sowie örtliche Unternehmen der Branche in Nahverkehrsplanung einbeziehen**

Die PBefG-Novelle 2021 hat die Bestimmung eingeführt, dass Taxiverkehr mit Regionalisierungsmitteln subventioniert werden kann, soweit er eine Mobilitätsunterversorgung beseitigt (§ 2 Satz 3 Regionalisierungsgesetz). Damit hat der Gesetzgeber einen beachtlichen Schritt nach vorne zur Einbeziehung der Taxen in die Daseinsvorsorge der Bevölkerung in der Fläche unternommen. Nun gilt es aber, diesen „Türöffner“ auch mit Leben zu erfüllen.

Eine der größten Hürde derzeit ist es, dass die Nahverkehrsgesetze der Bundesländer bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne eine Beteiligung der Unternehmen des Taxiverkehrs nicht vorsehen. Ein ungemein wichtiger Schritt wäre es deshalb, dies zu ändern und zumindest für den ländlichen Raum dezidiert die zwingende Beteiligung der Taxenverbände und der ggf. vorhandenen örtlichen Taxiunternehmen in diese Gesetze aufzunehmen.

Die Branchenorganisationen können dadurch an einer Berufsaufnahme Interessierte heranzuführen und Ideen zur konkreten Gestaltung der Mobilität in der Fläche transportieren. Sollten Unternehmen vorhanden sein, wissen diese am besten, durch welche Maßnahmen der Taxiverkehr seinen Beitrag zu einer örtlichen Mobilitätsverbesserung organisieren kann.



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

### **Ansatz 4: Die kompletten Möglichkeiten des neuen PBefG nutzen**

Das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts hat 2021 weitere bedeutsame Neuerungen eingeführt, die zur Herstellung der Mobilitätsgerechtigkeit in der Fläche entscheidend beitragen können. Nicht nur die neue Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs, sondern vor allem auch die Ausweitung der sogenannten Gemischtgenehmigung können grundlegende Hebel sein, um die Mängel in der Mobilitäts-Daseinsvorsorge zu beseitigen.

In Gemeinden bis zu 50.000 Einwohnern kann behördlich gestattet werden, dass ein- und dasselbe Fahrzeug sowohl als Taxi, als Mietwagen und auch als Fahrzeug des gebündelten Bedarfsverkehrs betrieben wird. Eine solche Kombination eröffnet dem Unternehmer bzw. der Unternehmerin die Möglichkeit flexibel und auch wirtschaftlich interessant auf die örtlichen Anforderungen zu reagieren: So kann das Unternehmen bspw. am Morgen im Mietwagen- oder Taxibetrieb Schüler und/oder Patienten befördern, ab den Geschäftsöffnungszeiten einen Poolingverkehr in der Genehmigungsform gebündelter Bedarfsverkehr bspw. zur Kreisstadt oder zum nächsten Einkaufszentrum anbieten und wenn untertags Nachfrage für reinen Gelegenheitsverkehr besteht, wie bspw. Flughafenfahrt o.ä., kann es ein Taxi anbieten. Eine solche kombinierte Anwendung kann so attraktiv sein, dass auch die angesichts der unzureichenden Nachfrage bisher nicht oder nicht mehr mit Pkw-Gelegenheitsverkehr versorgten Regionen zukünftig (wieder) mit flexibler und attraktiver Pkw-Bedienung versorgt werden.

**Fazit: Das Taxi kann entscheidend zu einer Verbesserung der Mobilität in der Fläche und zu der Beseitigung der damit einher gehenden Mobilitätsungerechtigkeit beitragen. Entscheidend dafür, dass dies gelingt, wird sein, dass Bund, Länder, die regional und örtlich Verantwortlichen wie Nahverkehrsträger und Genehmigungsbehörden mit den Unternehmern zusammen die Möglichkeiten des novellierten Personenbeförderungsrechts nutzen.**