



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

### TMV will bundesweit das ÖPNV-Taxi umsetzen

Der Geschäftsführer des VSPV Sascha Waltemate und des FPN Dr. Michael Stehr haben zur Anhörung eines Antrags der FDP im Landtag von Nordrhein-Westfalen zum ÖPNV-Taxi ausführliche Stellungnahmen eingereicht. Zusammen mit dem Hauptgeschäftsführer der TMV Patrick Meinhardt ist hieraus nun ein bundesweites Positionspapier entstanden, das vom Präsidium des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland einstimmig so verabschiedet worden ist.

„Mit diesem TMV-Papier zum ÖPNV-Taxi wollen wir in die Debatte um eine bundesweite Nahverkehrsoffensive, die eigentlich so im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt ist, Dynamik und Tempo bringen. Es geht hierbei um Mobilitätsgerechtigkeit. So sehr das Deutschland-Ticket das bürokratische Buchungschao in den Regionen beenden konnte, so wenig ist es in den meisten ländlichen Gegenden hilfreich, wenn es abends und an Wochen-enden überhaupt kein Busangebot gibt.“  
so TMV- Hauptgeschäftsführer Patrick Meinhardt, der vor allem für die Initiative von VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate sehr dankbar ist.

Für Sascha Waltemate ist klar:

„Ländliche und suburbane Räume sind davon geprägt, dass Nahversorgung und kulturelle sowie soziale Einrichtungen für einen Großteil der in ihnen lebenden Einwohner so unzugänglich sind, dass für diese derzeit in Ermangelung eines leistungsfähigen Konkurrenzangebots durch den ÖPNV die Nutzung des eigenen PKW alternativlos ist. Der Umstieg auf den ÖPNV muss aber auch außerhalb der Ballungszentren und Großstädte stattfinden, wenn die Mobilitätswende gelingen soll.“

Das flankiert der Geschäftsführer des FPN Dr. Michael Stehr:

„Das ÖPNV-Taxi adressiert dabei insbesondere den großen Mobilitätsbedarf in ländlichen und suburbanen Räumen. Die bestehenden Probleme bei der Nahversorgung, die zur Zeit fast nur mit dem eigenen Auto zu lösen sind und den Umstieg auf den ÖPNV verhindern, werden durch diese Bedienform gelöst.“



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Genau das ist für den TMV von zentraler Bedeutung: Es fallen keine Fußwege mit schweren Einkäufen an, es gibt eine sicherere Erreichbarkeit anderer Grundversorgungsangebote sowie kultureller und sozialer Einrichtungen und insbesondere adressiert das ÖPNV-Taxi auch sämtliche hinsichtlich der Mobilität im Alter bestehenden Probleme: das ÖPNV-Taxi ist zugänglich wie der eigene PKW, zu dem es in Konkurrenz steht, die Bedienform führt zu (nahezu) keinen Fußwegen und zu einer geringen Belastung durch Kriminalität, Buchung und Information sind – insbesondere durch die ständig zunehmende Digitalkompetenz älterer Menschen – einfach und zugänglich, weder lange Wartezeiten noch Gedränge oder Sitzplatzmangel sind bei einem sachgerecht ausgeplanten und durchgeführten ÖPNV-Taxiverkehr erwartbar. Insbesondere im ländlichen Raum ist das Fahrpersonal in Taxen erfahren im Umgang mit älteren Menschen und auf deren Bedürfnisse eingestellt, sind doch die Taxen und Mietwagen im ländlichen Raum das Rückgrat der Krankenförderung bei Krankentransportscheinberechtigten, die weit überwiegend zur hier betrachteten Personengruppe gehören.

Ähnliches gilt auch für die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen. Auch hier hat gerade im ländlichen Raum das Fahrpersonal von Taxen üblicherweise eine entsprechende Expertise aus der Durchführung von Krankenfahrten. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zur barrierefreien Beförderung nicht umsetzbarer Rollstuhlfahrer im eigenen Rollstuhl ist flächendeckend hoch.

Gerade die Bereitstellung barrierefreier, inklusiver Mobilität ist dem TMV ein wesentliches Anliegen. Diese kann durch das ÖPNV-Taxi mit seinen hochflexiblen Ein- und Ausstiegspunkten sowie barrierefreien Personenkraftwagen auch ohne den kostspieligen barrierefreien Ausbau physischer Einödhaltstellen erfolgen.

Das ÖPNV-Taxi bietet sich auch zum Schließen von Bedienlücken und -brüchen im Grenz- und Übergangsraum zwischen den räumlichen Zuständigkeitsbereichen von Aufgabenträgern sowie zwischen Kooperationsräumen an, sofern für die dafür erforderliche Kooperation Anreize geschaffen und Barrieren abgebaut werden – wobei die fehlenden Anreize und bestehenden Barrieren alle öffentlichen Verkehre in ähnlichem Maße betreffen.



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Weiterhin macht der Arbeitskräftemangel zunehmend auch dem ÖPNV Probleme bei der Sicherstellung eines zeitgemäßen und attraktiven Angebots. Die aktuellen und prognostizierten zukünftigen Personalprobleme lassen Lösungen attraktiv werden, mit denen bei den Leistungserbringern im Bereich Bus, Bahn und Straßenbahn Personal eingespart werden kann, ohne dass die Qualität des ÖPNV sinkt. Das Taxi – und damit auch das ÖPNV-Taxi – ist zwar hinsichtlich des allgemeinen Ringens um Personal in Konkurrenz zu den anderen Formen des ÖPNV, doch sind sowohl die formalen Anforderungskriterien wie auch das allgemeine Leistungsprofil bei der Erbringung der Mobilitätsleistung unterschiedlich genug, als dass man sich bei der Personalgewinnung in relevantem Maße ins Gehege käme. Zudem zeichnet sich das ÖPNV-Taxi dadurch aus, dass es in erster Linie Bestandspersonal und -flotte besser auslastet.

Der Geschäftsführer des VSPV Sascha Waltemate sieht hier nur Vorteile:

„Dem ÖPNV-Taxi kommt eine hohe Attraktivität aus unterschiedlichen Perspektiven zu: Fahrzeuge und Fahrer entstammen Bestandsflotten und -personalkörpern, die jeweils nur besser ausgelastet werden. Der Verzicht auf neue und zusätzliche Fahrzeuge ist besonders nachhaltig. Menschen, die besonders vulnerablen und benachteiligten Gruppen angehören, werden entsprechend ihrer Bedürfnisse befördert, gemeinsam mit dem geringen Beförderungsentgelt ist das ÖPNV-Taxi somit auch sozial gerecht.“



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Der TMV hält folgende vier Punkte für zielführend, um die Einführung von ÖPNV-Taxiverkehren zu erleichtern und zu beschleunigen:

1. Eine wesentliche Hürde, die ÖPNV-Taxiprojekte verzögert, ist die Erstellung eines Appsystems für die aktive und passive Buchung. Es erscheint weder notwendig noch sinnvoll, wenn alle kommunalen Gebietskörperschaften je eine solche App erstellen bzw. erstellen lassen. In NRW wurde bspw. mit dem Kompetenzzentrum Digitalisierung einerseits, der NRW.Mobidrom GmbH als Landesgesellschaft für alles, was mit Mobilitätsdaten zu tun hat, andererseits und mit dem dankenswerterweise durch das Land NRW geförderten gemeinsamen Projekt von VRR und VSPV zur Standardisierung des Datenaustauschs im Gelegenheitsverkehr (SDGV), ein Rahmen geschaffen, in dem dieses Land mit einem Grundgerüst oder gar einer Standardapp unterstützen könnte. Damit macht man unnötige, kostspielige und aufwändige Parallelentwicklungen unnötig. Auch andere Länder sind schon ähnliche vorbereitende Schritte gegangen. Die Länder sollten darüber nachdenken, ob die Entwicklung und Bereitstellung nicht bei ihnen besser aufgehoben sei als bei den einzelnen Kommunen.
2. Ein relevantes Schreckensszenario bei skalierbaren Mobilitätsangeboten ist die Sorge vor unerwartet großem Erfolg: Wird ein Angebot, dessen Kosten mit steigender Nutzung ebenso steigen, „zu gut“ angenommen, birgt das für die beteiligten Gebietskörperschaften ein enormes Haushaltsrisiko – neben der Gefahr, dass das Angebot im laufenden Betrieb aus Geldmangel eingestellt werden muss. Die angespannte Lage zahlreicher kommunaler Haushalte tut dabei ihr übriges. Zur Förderung eines attraktiven Mobilitätsangebots in ländlichen und suburbanen Räumen erscheint ein durch das jeweilige Land oder ggfs. auch vom Bund finanzierter Rettungsschirm angebracht, der das Risiko eines unerwartet großen Erfolgs des Angebots abmildert, damit vor Ort genug Mut besteht, die Mobilität der Zukunft Wirklichkeit werden zu lassen.



## Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

3. Das ÖPNV-Taxi ist das Mittel der Wahl, Lücken und Brüche in den Mobilitätsangeboten an den Grenzen zwischen Aufgabenträgern, Kooperationsräumen und KVVU zu schließen. Das ist für einige Beteiligte lohnenswerter als für andere, manchmal stehen dem Aufwand handfeste Ersparnisse an anderer Stelle gegenüber, manchmal eben nicht. Es bestehen derzeit wenig Anreize, die eine aufgabenträgerübergreifende oder gar kooperationsraumübergreifende Kooperation attraktiv machen. Die Länder sollten für solche Kooperationen Anreize schaffen und ggfs. aktiv solche Struktur-lücken identifizieren und die Beteiligten ebenso aktiv zum gemeinschaftlichen Handeln motivieren. Wenn wir die Mobilitätswende nicht schaffen, wird uns das teurer zu stehen kommen als wenn wir jetzt Geld in die Hand nehmen, um ein paar kommunale Gebietskörperschaften dazu zu bringen, im Sinne des Großen und Ganzen zu handeln, weil sie ansonsten aufgrund von Haushaltszwängen davor die Augen verschließen müssten.
  
4. Abschließend wird angesichts der Vorteile des ÖPNV-Taxi empfohlen, eine grundsätzliche Setzung zugunsten solcher Verkehre jedenfalls bei Förderungen durch das jeweilige Land, ggfs. auch im Rahmen des rechtlich möglichen bei Planungsvorhaben vorzunehmen.

### **Medienkontakt des TMV**

**Telefon: 030 2359 48011**

**E-Mail: [info@tmv-deutschland.de](mailto:info@tmv-deutschland.de)**

**Web: [www.tmv-deutschland.de](http://www.tmv-deutschland.de)**