

**TMV**

TMV-Papier

**ÖPNV-Taxi**

Taxi- und Mietwagenverband Deutschland e.V. (TMV)  
Wilhelmstraße 77  
10117 Berlin

Telefon: 030 2359 48011

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



**TMV-Papiere für Politik und Praxis**

**TMV-Papier – ÖPNV-Taxi**

Autor:

Sascha Waltemate (VSPV)

[waltemate@tmv-deutschland.de](mailto:waltemate@tmv-deutschland.de)

# Inhalt

1	Zusammenfassung.....	6
2	Rechtsrahmen und Begriffsbestimmungen.....	10
2.1	Das ÖPNV-Taxi.....	10
2.2	Ridesharing, Ridepooling und Ridehailing.....	11
2.3	On-Demand-Verkehre .....	13
3	Ausgangslage .....	13
3.1	Abgrenzung ländlicher Raum .....	13
3.2	Ländliche Mobilitätsbedarfe .....	18
3.2.1	Lebensmittelnahversorgung.....	18
3.2.2	Mobilität im Alter .....	19
3.2.3	Teilhabe und Mobilität .....	20
3.3	Versorgungslücken und Brüche in aufgabenträgerbezogenen Grenzräumen .....	22
3.4	Gescheiterte Experimente.....	23
3.5	Personalmangel .....	24
4	Das ÖPNV-Taxi als Lösung .....	25
5	Folgerungen.....	30

## **Vorbemerkung**

Der TMV begrüßt außerordentlich, dass Politik und Verwaltung das so wichtige Thema ÖPNV-Taxi, das elementarer Baustein für Mobilität im ländlichen Raum ist, behandelt.

Das hochkomplexe Thema bedarf einer intensiven Beleuchtung und Auseinandersetzung, die kaum auf wenigen Seiten zu leisten ist. Entsprechend beginnt dieses Papier mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Punkte, die im weiteren Verlauf ausführlich elaboriert und begründet werden.

## 1 Zusammenfassung

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 Modal Shift muss aber auch außerhalb der Ballungszentren und Großstädte stattfinden, wenn die Mobilitätswende gelingen soll. Der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV bedarf eines leistungs- und konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebots auch in ländlichen und suburbanen Räumen, wo dieses nicht durch klassische linien-, haltestellen- und fahrplangebundene Verkehre erfolgen kann.

Das ÖPNV-Taxi adressiert dabei insbesondere die Mobilitätsbedarfe in ländlichen und suburbanen Räumen. Die bestehenden Probleme bei der Nahversorgung, die in den genannten Räumen zu einer Angewiesenheit auf das eigene Auto führen, die den Umstieg auf den ÖPNV verhindert, werden durch die Bedienform gelöst. Weder fallen weite Fußwege mit schweren Einkäufen an noch wäre der Einkauf auch leicht verderblicher Lebensmittel behindert. Gleiches gilt auch für die (sichere) Erreichbarkeit anderer Grundversorgungsangebote sowie kultureller und sozialer Einrichtungen.

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 Krankenbeförderung 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 (kurz: BTW) ist flächendeckend hoch, auch wenn diese nicht allesamt als Taxen konzessioniert sind, vielmehr finden sich BTW als Taxen tendenziell eher dort, wo für diese deutlich aufwändigere Beförderung in der Taxentarifordnung entsprechend höhere Beförderungsentgelte vorgesehen sind, während ansonsten BTW mit Mietwagenkonzession, bei denen der Unternehmer selbst den Fahrpreis festlegen kann, dominieren. Da im Rahmen der für das ÖPNV-Taxi ohnehin vorzunehmenden Allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 eine tarifliche Festlegung ohne die individuelle Benachteiligung behinderter Menschen erfolgen kann, kann durch den damit entstehenden Anreiz die Verfügbarkeit von als Taxen konzessionierten BTW ohne weiteres deutlich erhöht werden, und zwar bereits aus dem bestehenden Fahrzeugpool ohne Anschaffung weiterer Fahrzeuge. Dabei ist die Bereitstellung barrierefreier, inklusiver Mobilität 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. Dies lässt Mittel und Planungskräfte sowie ausführende Unternehmen frei für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen für den SPNV und Straßenbahnen sowie solchen straßengebundenen ÖPNV, der noch mit Bussen durchgeführt werden muss.

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.

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, so dass zunächst Synergie- und Skalierungseffekte nutzbar gemacht werden können, bevor die Leistungserbringung beim ÖPNV-Taxi beim Taxiunternehmen Neueinstellungen erforderlich machte.

Mit dem ÖPNV-Taxi steht zudem ein Instrument zur Verfügung, um dem Taxi im ländlichen Raum neuen Sinn und Bedeutung zu geben. Die "Flucht in den Mietwagen" erfolgt, weil häufig die Nachteile aus Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht durch die Vorteile des günstigeren Umsatzsteuersatzes und die Möglichkeit des Bereithaltens an Taxiständen nicht mehr ausgeglichen werden. Insbesondere das Bereithalten von Taxen an Taxiständen, verliert im ländlichen Raum zunehmend an Bedeutung, in vielen ländlichen Gemeinden finden sich nicht einmal mehr die behördlich zugelassenen Stellen für das Bereithalten. Vor diesem Hintergrund kann das ÖPNV-Taxi als verkehrspolitische Maßnahme auch dazu dienen, durch die Partizipation an dadurch generierten Fahraufträgen und die damit gewonnene zusätzliche Auslastung von Taxen, diese wieder attraktiver zu machen – sofern man das ÖPNV-Taxi auf Taxen beschränkt und nicht, was ggfs. rechtlich ebenfalls möglich wäre, auch Mietwagenunternehmer unter die allgemeine Regel gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 aufnimmt. Vor dem Hintergrund, dass das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel einen Wert an sich gegenüber rein kommerziellen Verkehren mit Mietwagen darstellt, ist diese Wirkmöglichkeit jedenfalls relevant und bedenkenswert.

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. Die Ausgestaltung über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 macht es bürokratiearm und es nimmt – nachdem vergangene Anstrengungen zur Verbesserung des Mobilitätsangebots in erster Linie urban lebenden Bevölkerungsteilen zugutekamen – den ländlichen Raum in den Blick, dessen Einbindung in die Mobilität der Zukunft unabweisbar notwendig ist für die Verkehrswende.

Der TMV hält folgende Maßnahmen 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 (oder wenn sie mehrere Verkehre betreiben, vielleicht sogar mehrere) 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 mit wechselbarem Frontend unterstützen könnte. Damit macht man nicht nur unnötige, kostspielige und aufwändige Parallelentwicklungen unnötig, sondern stellt auch Zukunftsfähigkeit und Integrierbarkeit in das Zukunftssystem MaaS NRW sicher. 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.
3. Das ÖPNV-Taxi ist das Mittel der Wahl, Lücken und Brüche in den Mobilitätsangeboten an den Grenzen zwischen Aufgabenträgern, Kooperationsräumen und KVV 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 Strukturlücken 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 grundsätzlichen Vorteile des ÖPNV-Taxi empfohlen, eine grundsätzliche prärogative Setzung zugunsten solcher Verkehre jedenfalls bei Förderungen durch das jeweilige Land, ggfs. auch im Rahmen des rechtlich möglichen bei Planungsvorhaben vorzunehmen.

## 2 Rechtsrahmen und Begriffsbestimmungen

Die Diskussion über die Ausgestaltung der Personenbeförderung wird durch eine Begriffsvielfalt erschwert, die sich aus dem Bedürfnis, griffige Bezeichnungen zu finden, dem Wunsch, durch Anglizismen hip und modern zu wirken, sowie der Tatsache, dass die Setzung rechtssicherer Begriffe in gesetzlichen Normen der technischen und gesellschaftlichen Entwicklung hinterherhinkt, speist. Die Vielzahl der, zumeist englischen, Begriffe, die für die Beschreibung der Mobilitätsdienstleistungen sowohl in Fachjournals als auch in den Populärmedien verwendet werden, verkompliziert die Diskussion. Während sich Begriffe wie Carsharing oder Bikesharing bereits im deutschsprachigen Raum etabliert haben, sind Ridepooling, Ridehailing oder Mobility-on-demand noch deutlich weniger verbreitet. Auch Experten zeigen Schwierigkeiten in der Abgrenzung der Begriffe wie Mobility-as-a-service und Mobility-on-demand. Eine große Herausforderung liegt insbesondere in der Inkonsistenz der verwendeten Begriffe. So wird der Begriff des Ridesharings von zahlreichen Anbietern verwendet, die damit eigentlich Konzepte des Ridepoolings beschreiben wollen. Die Inkonsistenz in der Verwendung der Begriffe stellt eine relevante Barriere für das Systemverständnis der Nutzer dar, da die Begriffe zudem meist nicht in ausreichender Weise das sich dahinter verbergende Servicekonzept des Mobilitätsangebots beschreiben. Kritisch zu hinterfragen ist auch die Verwendung englischer Terme für diese neuen Mobilitätskonzepte, da sie vermutlich weniger intuitiv verständlich sind als Begriffe wie „Anrufbus“ oder „Anrufsammeltaxi“. Jedoch muss davon ausgegangen werden, dass diese Anglizismen mit Bedacht von den neuen Serviceanbietern gewählt werden, um das Image eines „Arme Leute-Taxis“ zu vermeiden, das häufig mit Anrufbussen oder Sammeltaxen verbunden wird. Zum besseren Verständnis soll zunächst eine Begriffsbestimmung unter Erläuterung des jeweiligen Rechtsrahmens erfolgen, um ein einheitliches Verständnis unter den Beteiligten zu befördern.<sup>1</sup> Zum besseren Verständnis soll zunächst eine Begriffsbestimmung unter Erläuterung des jeweiligen Rechtsrahmens erfolgen, um ein einheitliches Verständnis unter den Beteiligten zu befördern.

### 2.1 Das ÖPNV-Taxi

Das ÖPNV-Taxi ist ein Verkehr mit Taxen (§ 47 PBefG), bei dem die dafür anfallenden Beförderungsentgelte ganz oder teilweise von der öffentlichen Hand getragen werden, indem der ÖPNV-Aufgabenträger den Taxiunternehmen die finanzielle Unterdeckung auf der Grundlage des Marktтарifs für Taxifahrten gemäß der Taxentarifordnung der jeweiligen Gebietskörperschaft nach § 51 Abs. 1 PBefG ausgleicht, aber nur für die konkret erbrachten Fahrten mit dem ÖPNV-Taxi. Dies funktioniert ausschreibungsfrei über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007, mittels der die Taxiunternehmen verpflichtet werden, statt des eigenwirtschaftlichen Taxitarifs nach § 51 Abs. 1 PBefG den vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Tarif anzuwenden. Die allgemeine Vorschrift wird entweder ergänzend in die Rechtsverordnung nach § 51 Abs. 1 PBefG aufgenommen, als nachgeordnet zu betrachtende Alternative käme auch eine Sondervereinbarung, die diskriminierungsfrei mit jedem Taxiunternehmen mit Betriebssitz im Gebiet der zuständigen Behörde, das am Modell

---

<sup>1</sup> König, Alexandra/Jan Grippenkoven, »Ridepooling, Mobility-on-demand, fahrerlose Busshuttles. Zur Psychologie des Teilens von Fahrten in bedarfsgesteuerten Mobilitätskonzepten«, *Journal für Mobilität und Verkehr*, H. 2 (2019), S. 10–22, hier: S. 12–13.

partizipieren möchte, nach § 51 Abs. 2 PBefG geschlossen wird, in Betracht. Die Fahrten werden nach den Regeln der VO 1370/2007 beihilfenrechtskonform abgerechnet.<sup>2</sup>

Der Begriff ÖPNV-Taxi ist dabei unglücklich gewählt, weil der Verkehr mit Taxen auch in seinem originären Gelegenheitsverkehrseinsatz wegen seiner Bedeutung als „wichtigster Träger individueller Verkehrsbedienung“ (BVerfG, Beschl. v. 08.06.1960 in BVerfGE 11, 168 [186 f.] = NJW 1960, 1515 [1516]) und aufgrund seiner dem Linienverkehr vergleichbaren Unterworfenheit unter Betriebs-, Tarif- und Beförderungspflicht öffentliches Verkehrsmittel, also Teil des ÖPNV ist. Hinsichtlich des Begriffes ÖPNV ist nämlich auf die Bedeutung des Verkehrsangebotes für den Verkehrsnutzer v.a. hinsichtlich der Erreichbarkeit des Verkehrsmittels und seiner Unabdingbarkeit innerhalb der Verkehrskette abzustellen. Das BVerfG bewertet seit o.a. Entscheidung aus dem Jahr 1960 den Verkehr mit Taxen wegen der von keinem anderen Verkehrsträger übernehmbaren Ergänzungsfunktion zum Linienverkehr als öffentliches Verkehrsmittel.<sup>3</sup> Der Begriff ist jedoch griffig, mittlerweile etabliert und nicht falscher als ähnlich entstandene Bezeichnungen wie bspw. „Erneuerbare Energien“, die mittlerweile auch in gesetzlichen Normen zu finden sind, weshalb er auch hier im weiteren Verlauf verwendet wird.

## 2.2 Ridesharing, Ridepooling und Ridehailing

Vom ÖPNV-Taxi sind zunächst abzugrenzen die Ridesharing-, Ridepooling- und Ridehailingangebote.

„Ridesharing“ ist wohl eine der am längsten bestehenden Angebote, wenn auch nicht unter diesem völlig unnötigen Anglizismus. In Deutschland firmiert sie teils unter der Bezeichnung der klassischen Mitfahrgelegenheit. Mit der Durchdringung des Internets sind erste Plattformen für die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten aufgekommen. Die Ursprünge liegen im Fahren per Anhalter einerseits als eine preiswerte Form des Unterwegsseins andererseits als Relikt aus einer Zeit der deutlich geringeren Individualmotorisierung. Das Fahren per Anhalter reicht bis in die 1920er-Jahre zurück. Jemand nimmt auf einer privat veranlassten Fahrt einen Fahrgast mit, offeriert sozusagen einen freien Platz. Diese Form deckt eher einen Nischenmarkt ab.<sup>4</sup> Sie ist ohne Genehmigung zur Personenbeförderung für eine der genehmigungsfähigen Verkehrsarten ausschließlich dann zulässig, wenn kein Fahrpreis erhoben wird, sondern maximal eine Kostenbeteiligung.

„Ridehailing“ kann grundsätzlich von allen und jedem genutzt werden und ist somit öffentlich zugänglich, anders als bei Ridepooling und Ridesharing handelt es sich beim allerdings um eine individuelle Nutzung. Die Durchführung der Fahrt bleibt in der Regel als eine Chauffeurdienstleistung jener Person vorbehalten, die über eine entsprechende Vermittlungsplattform die Fahrt gebucht hat.<sup>5</sup> Ridehailing-Dienste haben ihren Ursprung in San Francisco, wo fast zeitgleich die Unternehmen *UBER*, *Lyft* und *Sidecar* mit ihren Vermittlungsdiensten starteten. Das Plattformprinzip ist bei allen Anbietern - den genannten wie auch weiteren in Deutschland tätigen - gleich: Über jeweils eine mobile Applikation ordern

---

<sup>2</sup> Baumeister, Hubertus/Horst Benz/Stephan Diekmann/Samir El-Zahab, »Das digitale ÖPNV-Taxi«, *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 76, H. 1 (2024), S. 46–52, hier: S. 48–49.

<sup>3</sup> *Personenbeförderungsgesetz. Kommentar*, Stand: April 2024, Neuwied 1993, § 8 RN7.

<sup>4</sup> Wilde, Mathias, *Vernetzte Mobilität. Grundlagen, Konzepte und Geschäftsmodelle*, Berlin/Heidelberg 2023, S. 62–63.

<sup>5</sup> Ebd., S. 63.

Passagiere eine Fahrt, der Fahrer oder die Fahrerin nehmen ebenso über eine mobile Applikation die Fahrt an. Die Leistung der Plattform besteht im Wesentlichen im *Matching* von Passagier und Chauffeur-Dienstleister<sup>6</sup>, der seinerseits über eine Genehmigung zur gewerblichen Personenbeförderung nach § 47 PBefG (Taxen) oder § 49 PBefG (Mietwagen) haben muss. Ihre Erlöse erzielen die Ridehailing-Dienstleister fast ausschließlich über eine Vermittlungsprovision, weder das Fahrpersonal noch der Subunternehmer hat einen Einfluss auf die Preisgestaltung. Die Provision wird direkt vom Fahrtentgelt abgezogen, sie besteht aus einem Pauschalbetrag pro Fahrt sowie einem variablen Anteil. Beim variablen Anteil kommt es entscheidend darauf an, in welcher Region die Fahrt angeboten wird. In Städten, in denen ein starker Wettbewerb zwischen den Anbietern herrscht, ist die Provision manchmal niedriger, um Fahrer und Fahrerinnen zu halten oder von der Konkurrenz abzuwerben. *UBER Inc.* gab für das Geschäftsjahr 2018 an, dass der variable Satz je nach Region zwischen 12 und 24 % des Fahrpreises betrage, Untersuchungen, die sich mit dem Verdienst des Fahrpersonals auseinandersetzen, haben hingegen weitaus höhere Provisionen für die Plattformanbieter ermittelt. Die im Vergleich zum Taxigewerbe teilweise deutlich günstigeren Fahrpreise resultieren zu einem erheblichen Teil aus prekären Arbeitsbedingungen derjenigen, die die Fahrten durchführen. Sie agieren in der Regel als selbständige Unterauftragnehmer – das bedeutet, sie tragen das volle unternehmerische Risiko (wie Reparatur der Fahrzeuge, Lohnausfall bei Krankheit, Nachfrageschwankungen), die Plattformanbieter umgehen wiederum Materialkosten, Tarif- und Mindestlöhne sowie Kosten für Sozialleistungen. Bisweilen erscheint es, als ob in den digitalisierten Prozessen und der Skalierbarkeit des Systems die prekären Arbeitsbedingungen im Erlösmodell einkalkuliert sind.<sup>7</sup> Ridehailing-Anbieter, gesetzlich Vermittler von Beförderungen, welche die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrollieren, sind den eigentlichen Beförderungsunternehmern gleichgestellt und somit als „verantwortliche“ Vermittler der Genehmigungspflicht nach §§ 2 Abs. 1, 3 Abs. 1 unterworfen. Diese Regelung trägt der digitalen Entwicklung Rechnung, dass neue Mobilitätsanbieter wie beispielhaft Uber potenziellen Fahrgästen die Möglichkeit bieten, entgeltliche Beförderungen mit vornehmlich Mietwagen, aber auch Taxen zu bestellen. Wer aber sowohl vertraglich wie organisatorisch angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt damit alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen.<sup>8</sup> Das unterscheidet sie von reinen Vermittlern wie bspw. Taxizentralen.<sup>9</sup> Die Bezeichnung „Ridehailing“ wird in jüngerer Zeit von interessierter Seite starker befördert, da die eigentlichen Begriffe „Vermittler“ und „Plattformanbieter“ zunehmend negativ konnotiert sind.

„Ridepooling“ ist die Bündelung von ähnlichen Fahrtwünschen verschiedener Fahrgäste, Während beim Ridehailing das Matching zwischen Fahrer und Fahrgast im Zentrum steht, ist es hier das Matching der Fahrtwünsche unterschiedlicher Fahrgäste und die damit verbundenen Routenfindung. Angebote des Ridepooling agieren zwischen dem

---

<sup>6</sup> Ders., *Vernetzte Mobilität* [wie Anm. 4], S. 66–67.

<sup>7</sup> Ebd., S. 68–74.

<sup>8</sup> Fielitz, *Personenbeförderungsgesetz* [wie Anm. 3], §1 RN14a.

<sup>9</sup> Ebd., § 1 RN30f.

Gelegenheitsverkehr mit Taxen oder Mietwagen, die einen Tür-zu-Tür-Verkehr anbieten, und dem Linienverkehr entlang fester Haltestellen. Ältere Angebote dieser Art sind auch als Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi oder Rufbus bekannt und sind durch die nicht mehrzeitgemäße Fahrtvermittlung per Telefon gekennzeichnet.<sup>10</sup> Zu unterscheiden sind die beiden Bedarfsverkehrsarten des Linienbedarfsverkehrs (§ 44 PBefG) und des gebündelten Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG), wobei ersterer gemeinwirtschaftlich und letzterer eigenwirtschaftlich durchgeführt wird.<sup>11</sup> Der Linienbedarfsverkehr ist lediglich kraft gesetzlicher Fiktionswirkung („gilt“) dem Linienverkehr (§ 42 PBefG) zugeordnet, denn er erfüllt nicht die Voraussetzungen des „klassischen“ Linienverkehrsbegriffs des § 42 PBefG.<sup>12</sup> Die Zuordnung des Linienbedarfsverkehrs zum Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen führt in Nordrhein-Westfalen über § 2 Abs. 1 Ziff. 1 ZustVO-ÖSPV-EW dazu, dass hier die jeweilige Bezirksregierung Genehmigungsbehörde ist, während beim gebündelten Bedarfsverkehr durch dessen gesetzliche Eigenschaft als Gelegenheitsverkehr über § 3 Satz 1 Ziff. 1 ZustVO-ÖSPV-EW die jeweilige kreisfreie Stadt bzw. der jeweilige Landkreis Genehmigungsbehörde ist. Ridepooling ist aber auch im regulären Taxenverkehr nach § 47 PBefG möglich, da beim Verkehr mit Taxen im Gegensatz zum Mietwagen (§ 49 PBefG), der nur im Ganzen angemietet werden darf, die Einzelplatzvermietung und damit die Bündelung von Fahrten gestattet ist, was bspw. bei Krankenfahrten einen nicht allzu unüblichen Anwendungsfall darstellt.

### 2.3 On-Demand-Verkehre

Was sind dann also diese „On-Demand-Verkehre“ (ODV)? On-Demand bedeutet übersetzt „auf Bestellung“. Ein ODV fundiert also auf der vorherigen Bestellung einer Mobilitätsdienstleistung. Anstelle eines getakteten Verkehrs entlang vorgegebenen Linienwegen folgt der ODV nach Raum und Zeit weitgehend den Wünschen des jeweiligen Nutzers.<sup>13</sup> Mithin umfasst der Begriff in seiner grundsätzlichen Bedeutung alle zuvor betrachteten Verkehrsarten – er wird aber häufig anders verwendet: Häufig wird der Begriff erkennbar nur für die beiden gesetzlichen Bedarfsverkehrsarten Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) verwendet, noch einschränkender ist die vom Kompetenzzentrum Marketing NRW des VRS verantwortete Internetpräsenz zum Thema ODV-Projekte<sup>14</sup>, die den Begriff ODV auf appbasierte Linienbedarfsverkehre verengt.

## 3 Ausgangslage

### 3.1 Abgrenzung ländlicher Raum

Während in Ballungsräumen Themen wie überlastete Infrastrukturen, der Sanierungsstau schienengebundener Verkehrssysteme, langwierige Planungen der Verkehrsinfrastruktur oder die Bedeutung lokaler Emissionsbelastungen im Mittelpunkt der Diskussion stehen, bestehen außerhalb der Ballungsräume die Herausforderungen insbesondere in der Bereitstellung und Organisation ausreichender und attraktiver Mobilitätsangebote bzw. ihrer Aufrechterhaltung und damit der finanziellen Absicherung. Neben verkehrs- und

<sup>10</sup> Wilde, *Vernetzte Mobilität* [wie Anm. 4], S. 65–66.

<sup>11</sup> Fielitz, *Personenbeförderungsgesetz* [wie Anm. 3], § 44 RN1.

<sup>12</sup> Bidinger, Helmuth/Rita Bidinger (Hg.), *Personenbeförderungsgesetz. Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften*, Berlin 1961, § 44 RN1.

<sup>13</sup> Wolf, Malte, *Simulationsbasierte Sensitivitätsanalysen anhand von Key-Performance-Indikatoren im On-Demand Verkehr*, Masterarbeit, Salzgitter 2022, S. 7–8.

<sup>14</sup> <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/on-demand-verkehr.html>

umweltpolitischen Zielen tritt die Schaffung bzw. Gewährleistung von Erreichbarkeit und Teilhabe – also gesellschaftlicher Ziele, die häufig als Teil der Daseinsvorsorge gesehen werden – in den Vordergrund. Trotz der unzweifelhaft bestehenden thematischen Überschneidungen und der eher fließenden Abgrenzung zwischen Ballungsräumen und anderen Raumkategorien unterscheiden sich die Themen Finanzierung, Bereitstellung und Organisation von Mobilitätsangeboten inner- und außerhalb von Ballungsräumen ganz erheblich voneinander.<sup>15</sup>

Städtischer und ländlicher Raum werden über die Kriterien Großstadt und Verflechtungsbereich abgegrenzt. Als Stadtregion gelten

- alle Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner,
- alle übrigen Gemeinden mit einer Autofahrzeit zur nächsten Großstadt unter 30 Minuten und einem hohen Auspendleranteil.

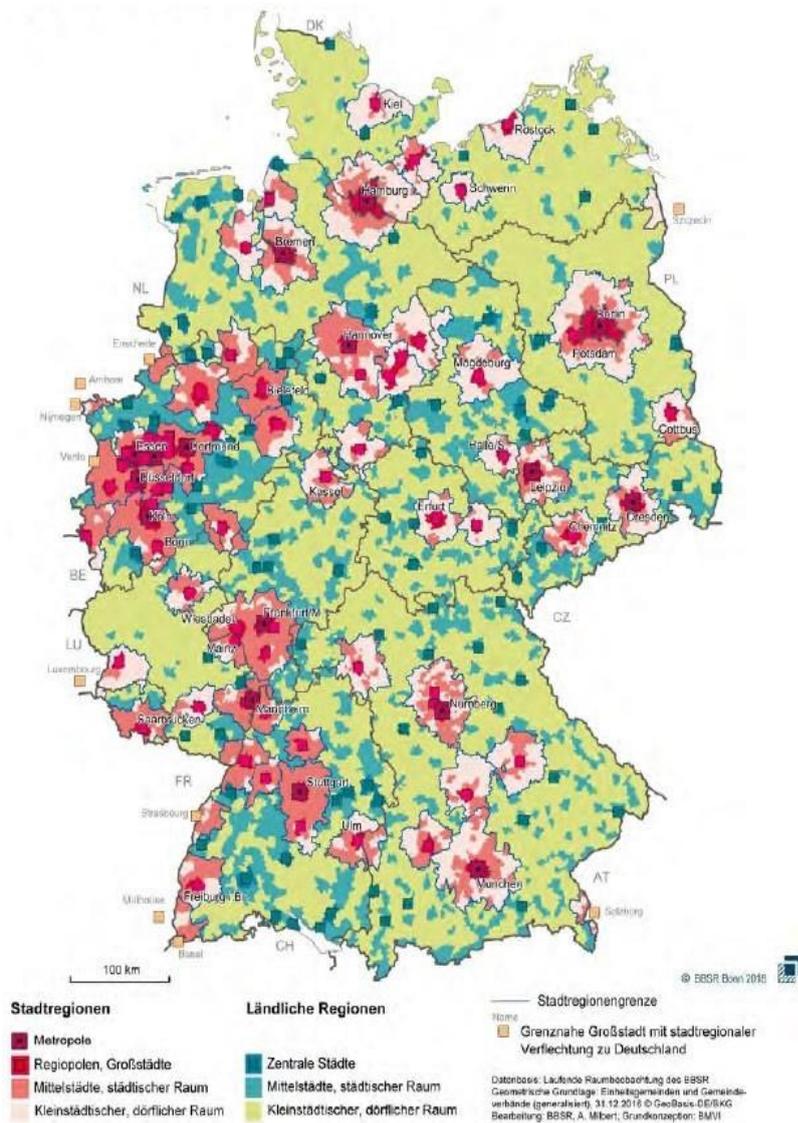
Alle Städte und Gemeinden außerhalb der so definierten Verflechtungsbereiche der Großstädte werden als ländliche Regionen eingestuft.<sup>16</sup>

Die untenstehende Kartendarstellung legt nahe, dass als ländlicher Raum in diesem Sinne in NRW vor allem der Norden und Süden des Nordrheinischen, die Grenzregion zu den Niederlanden, weite Teile des Münsterlandes, das Sauerland, Teile Südwestfalens sowie weite Teile der Region Ostwestfalen-Lippe als ländlicher Raum zu begreifen sind, in Baden-Württemberg die Mitte und der Süden, in Hessen die Mitte und der Norden des Landes, in Rheinland-Pfalz die Gebiete abseits der Rheinschiene, in Bayern und den neuen Bundesländern alle Räume abseits der Metropolregionen und in Schleswig-Holstein und Niedersachsen die Räume abseits der Metropolen Hamburg und Hannover sowie der Großstädte Bremen, Kiel und Lübeck.

---

<sup>15</sup> Brenk, Adreas/Christoph Gipp/Guido Schiffhorst, *Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen*, Berlin 2020, S. 16.

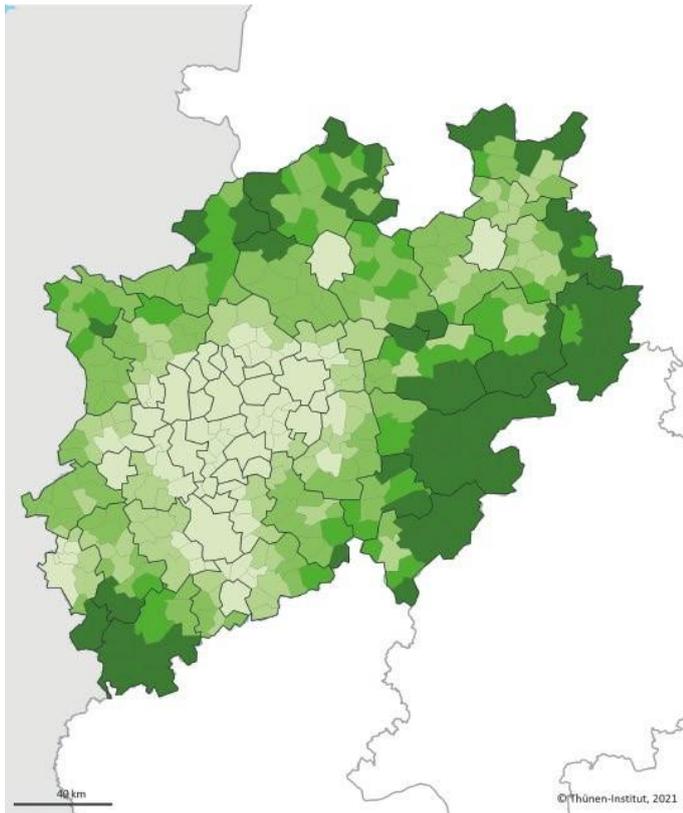
<sup>16</sup> Ebd., S. 21.



*Regionalstatistischer Raumtyp<sup>17</sup>*

Auch eine genauere Betrachtung NRW als Spezialfall – ein Bundesland, das überwiegend über suburbane Räume mit den charakteristischen Problemen und Herausforderungen ländlicher Räume, jedoch kaum über peripher-ländliche Räume verfügt – anhand der Thünen-Typologie zur Typisierung ländlicher Räume stützt diese Einschätzung:

<sup>17</sup> Dies., *Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen* [wie Anm. 15], S. 23.



### Ländlichkeit von Gemeindeverbänden nach der Thünen-Typologie

Einheit: Indexwert, gleichverteilte Klassen basierend auf allen Werten der Gemeindeverbände im Bundesland Nordrhein-Westfalen

Daten: Patrick Küpper, Thünen-Institut für Ländliche Räume (Thünen Working Paper 68)

Räumliche Auflösung: Gemeindeverbände

Zeitbezug Indikator: 2016

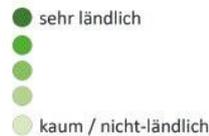
Methodik: Dr. Patrick Küpper, Thünen-Institut für Ländliche Räume 2016 Aufbereitung: Torsten Osigus / Dr. Stefan Neumeier 2016, Thünen-Institut für Ländliche Räume 2016

Zielervorschlag: Küpper P (2016) Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume. Braunschweig: Johann Heinrich von Thünen-Institut. Thünen Working Paper 68. DOI:10.3220/WP1481532921000

Räumliche Auflösung: Landkreise und kreisfreie Städte, BBSR-Kreisregionen

Daten: Thünen-Erreichbarkeitsmodell, Neumeier S; Osigus T © BBSR Bonn 2013, Grundlage: LOCAL © Nexiga GmbH 2013, ATKIS Basis DLM © BKG/GeoBasis-DE 2012 Gemeinden © GeoBasis-BKG, Stand 31.12.2015, Generalisierung BBSR Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2016 Laufende Raumbewertung des BBSR (NIKAR-Daten) 2016

Quelle: Landatlas (www.landatlas.de), Ausgabe 2020. Hrsg.: Thünen-Institut für Ländliche Räume - Braunschweig 2020.



Ländliche Räume Thünen<sup>18</sup>

Es handelt sich jedenfalls um die Kreise

- Minden-Lübbecke
- Lippe
- Höxter
- Paderborn
- Borken
- Coesfeld
- Steinfurt
- Warendorf
- Soest
- Märkischer Kreis
- Olpe
- Siegen-Wittgenstein
- Hochsauerlandkreis
- Kleve
- Wesel
- Viersen
- Heinsberg
- Rhein-Kreis Neuss
- Rhein-Erft-Kreis
- Düren

<sup>18</sup> ARL - Akademie für Raumentwicklung der Leibniz-Gemeinschaft, *Ländliche Räume in NRW. Räume mit Zukunftsperspektiven*, Rahmen-Positionspapier 2022, S. 6.

- Euskirchen
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Oberbergischer Kreis

sowie die kreisfreie Stadt Hamm.

Kleinteiliger bzw. lediglich in abgrenzbaren Teilen betroffen sind zudem die Kreise

- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Unna
- Recklinghausen

sowie die Städteregion Aachen.

Die ländlichen Räume in NRW weisen dabei erhebliche strukturelle Differenzen zu ländlichen Räumen in anderen Bundesländern auf, insbesondere im Hinblick auf die günstigere Lage zu und bessere Verkehrsanbindung an die Metropolregionen an Rhein und Ruhr, aber auch die deutlich höheren Bevölkerungs- und Siedlungsdichten sowie eine ungewöhnliche Strukturverteilung der Qualität der sozioökonomischen Lage. Lediglich Teile der Eifel, der Kreis Höxter und Teile Südwestfalens zeigen zahlreiche typische Strukturmerkmale peripherer ländlicher Räume, wie schlechte Erreichbarkeiten, Großstadtferne, rückläufige Arbeitsmarktdaten etc., sodass ihr Charakter als periphere ländliche Räume im Maßstab des Bundeslandes NRW nochmals betont wird.<sup>19</sup> Häufig handelt es sich beim ländlichen Raum in NRW also tatsächlich eher um suburbane Räume besonderer Ausprägung, insbesondere im Hinblick auf Infrastruktur, kulturelle und sonstige Angebote, die hier aufgrund der Nähe zu urbanen Agglomerationen unterdurchschnittlich ausgeprägt sind – zur Verdeutlichung sei die Stadt Wetter (Ruhr) im Ennepe-Ruhr-Kreis mit ca. 27.500 Einwohnern am Rand des Ruhrgebiets mit den Schleswig-Holsteinischen Kreisstädten Heide (22.500 EW) und Husum (24.000 EW) verglichen, welches zwar allesamt nominell Mittelstädte und -zentren sind, hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Versorgung der eigenen Anwohner und des Umlandes mit Dienstleistungen, Infrastruktur und sonstigen Angeboten sich ganz wesentlich unterscheiden, weil die Stadt Wetter (Ruhr) bestimmte Funktionen nicht ausprägen musste, da das Umland weitestgehend ebenfalls aus Mittelstädten und -zentren sowie Großstädten und Oberzentren besteht, die für das Umland ebenso leicht zu erreichen sind wie Wetter selbst und die Großstädte und Oberzentren in unmittelbarer Umgebung auch für die eigene Bevölkerung Wetters das attraktivere Angebot bieten.

Entsprechend werden im Folgenden die suburbanen Räume in NRW stets mitbetrachtet, auch wenn sie nicht explizit genannt sind, da sie auch im allgemeinen Sprachgebrauch so bezeichnet werden, so würde man bspw. den Ortsteil Vesperde der kreisangehörigen Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde allgemeinsprachlich sicherlich dem ländlichen Raum zurechnen, während es sich bei raumplanerischer Betrachtung um einen suburbanen Raum handelt.

---

<sup>19</sup> Dass., *Ländliche Räume in NRW* [wie Anm. 18], S. 8.

## 3.2 Ländliche Mobilitätsbedarfe

### 3.2.1 Lebensmittelnahversorgung

Die möglichst fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgern gehört zu den Aspekten, die regelmäßig mit der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen verknüpft werden. Insbesondere weniger mobile Bevölkerungsteile werden durch lange Einkaufswege herausgefordert, aber auch für weite Teile der übrigen Bevölkerung stellt die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ein wesentliches Kriterium dar. Im ländlichen Raum mit seiner schlechten Erreichbarkeit von Lebensmittelnahversorgern werden die regelmäßig langen Wege zum Lebensmitteleinkauf auch mangels Alternativen nahezu ausschließlich mit dem MIV bestritten, was mit Blick auf die Ziele einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität ausgesprochen kritisch zu sehen ist.<sup>20</sup> Bspw. ist für 99,1 Prozent der in NRW lebenden Menschen beträgt die Fahrtzeit mit dem Auto zum nächsten Nahversorger weniger als zehn Minuten, für Einkäufe zu Fuß ist diese flächendeckend gute Versorgungslage allerdings nicht gegeben. Nur 59,4 Prozent der Menschen können das nächste Lebensmittelgeschäft innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen. In einigen Landesteilen ist also beim Lebensmitteleinkauf eine hohe Abhängigkeit vom Auto festzustellen. Die Versorgungssituation verschlechtert sich dabei dramatisch, wenn die Region ländlich geprägt ist und wird nochmals schlechter, wenn sie in sozioökonomischer Hinsicht als vergleichsweise strukturschwach einzuordnen ist.<sup>21</sup> Die Thematik hat also auch eine sozialpolitische Dimension erheblicher Bedeutung.

Konkret führt eine Studie zur Situation im ländlichen NRW aus:

„Zu Fuß ist der nächste Supermarkt oder Discounter in sehr ländlichen Räumen mit guter sozioökonomischer Lage für 44,0 Prozent der Menschen in weniger als zehn Minuten zu erreichen, in solchen, die als sozioökonomisch eher strukturschwach gelten, dagegen nur noch für 35,7 Prozent der dort lebenden Bevölkerung. Dies entspricht rund 215.000 Menschen.

Es zeigt sich, dass die Versorgungslage sowohl vom Grad der Ländlichkeit als auch von den sozioökonomischen Rahmenbedingungen abhängig ist. So [...] [wird deutlich], dass insbesondere im Münsterland, in Ostwestfalen, im Bergischen Land, im Sauerland und in der Eifel durchschnittlich mehr als 30 Minuten Gehzeit bis zum nächsten Supermarkt oder Discounter zurückzulegen sind. Auffällig defizitär ist die Lage in Regionen der Raumkategorie ‚sehr ländliche Räume mit schlechter sozioökonomischer Lage‘, der in NRW die Kreise Euskirchen, Höxter und Hochsauerland zuzuordnen sind.“<sup>22</sup>

Der Verzicht auf das Auto im ländlichen Raum und der Umstieg auf den ÖPNV wird solange nicht gelingen, wie kein Angebot geschaffen wird, das es möglich macht, unter Verzicht auf MIV einen elementaren Teil der Daseinsvorsorge wie der Lebensmittelnahversorgung sicherzustellen. Da es weder wünschenswert noch realistisch erscheint, ein Netz unrentabler Lebensmittelnahversorger zu betreiben, wird man die Menschen zu den bestehenden befördern müssen – und das in einer Frequenz und Qualität, die den Verzicht auf MIV hinreichend attraktiv macht.

---

<sup>20</sup> Aertker, Johannes/Thomas Klinger/Frank Osterhage, »Darf es etwas näher sein? Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften in NRW«, *ILS-TRENDS*, H. 01 (2023), S. 2.

<sup>21</sup> Ebd., S. 6.

<sup>22</sup> Ebd., S. 6–7.

### 3.2.2 Mobilität im Alter

Im Zusammenhang mit räumlichen Ausprägungen unterscheidet die gerontologische Forschung grundsätzlich zwei Arten ländlicher Gebiete: stadtferne und stadtnahe ländliche Gebiete, auch periphere und suburbane Räume genannt. Abgrenzungsprobleme bestehen dabei vor allem bei suburbanen und urbanen Räumen, zudem gibt es auch periphere städtische Gebiete, häufig in Form von Mittelstädten in größerer Entfernung zu urbanen Agglomerationen, die gerade deshalb eine herausgehobene Funktionalität und Bedeutung haben.<sup>23</sup>

Demografische Alterungsprozesse der Bevölkerung haben zwei Ursachen: Die Zunahme älterer Menschen und die Abnahme jüngerer Menschen, wobei ersteres in erster Linie die suburbanen Räume betrifft, letzteres die originär ländlichen Räume. Dabei spielen insbesondere auch Wanderungsbewegungen neben der höheren Lebenserwartung und abnehmender statistischer Fertilität eine wesentliche Rolle. Ältere Menschen haben eine relativ hohe Bleibewahrscheinlichkeit, die (relative) Zunahme älterer Menschen in manchen Teilräumen resultiert daher aus dem Altern in Sesshaftigkeit, während die Abnahme der jüngeren Residenzbevölkerung in suburbanen und ländlichen Räumen in erster Linie auf deren Abwanderung zurückzuführen ist. In suburbanen Räumen Westdeutschlands zeitigen sich zudem derzeit die Folgen der Stadt-Umland-Wanderung junger Familien seit den 1960er Jahren nunmehr als Spätfolge in Form einer Dynamik der Alterung im Umland der Städte. Insgesamt kommt es nicht nur zu einem erheblichen Altersniveauanstieg, sondern auch zu einem räumlichen Dekonzentrationsprozess der Hochbetagten. Damit nimmt die Zahl der alten Menschen vor allem in solchen Teilräumen zu, die ursprünglich hinsichtlich Wohnungsangebot, Wohnumfeld und Infrastrukturausstattung an dem Bedarf junger Familien orientiert waren.<sup>24</sup>

Die demografische Entwicklung hinsichtlich des Alters der Wohnbevölkerung wirkt indes als Anpassungsdruck, die altersspezifische Infrastruktur im Rahmen der Daseinsvorsorge zu adaptieren und die Regionen altengerecht zu konzipieren. Neben dem Gesundheits- und Pflegewesen betrifft dies auch die Mobilität. Die demographische Alterung trifft ländliche Räume in besonderem Maße. Sie geht „in die Fläche“, während die Städte vergleichsweise stabile Altersstrukturen aufweisen. Diese Dekonzentrationsprozesse der Alterung führen zu einer relativen Verschlechterung der Erreichbarkeit von bestehenden Infrastruktureinrichtungen und besonderen Herausforderungen bei der Sicherstellung von (altersgerechter) Mobilität. Ländliche und suburbane Räume der unterschiedlichen Ausprägungen haben bei aller Diversität dabei eine gemeinsame Eigenschaft: Fragen der Infrastruktur - hier insbesondere die Mobilitätsinfrastruktur und die Erreichbarkeit von Einrichtungen - sind überproportional wichtig.<sup>25</sup>

Zu einem selbstbestimmten Leben gehört auch die Möglichkeit, räumlich mobil zu sein. Mobilitätseinschränkungen im Alter werden dabei als einschneidendes Lebensereignis

---

<sup>23</sup> Schlömer, Claus, »Demographische Ausgangslage: Status quo und Entwicklungstendenzen ländlicher Räume in Deutschland«, in: Uwe Fachinger/Harald Künemund (Hg.), *Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten*, Wiesbaden 2015, S. 25–43, hier: S. 28–30.

<sup>24</sup> Ebd., 32–37.

<sup>25</sup> Ebd., S. 37–41.

empfundener, dass es öffentlicherseits angesichts einer zunehmend alternden Bevölkerung mindestens abzumildern gilt. Die großen zurückzulegenden Entfernungen und die mangelnde Vielfalt und Qualität von Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum führen zu einer erhöhten Unzufriedenheit sowie ein Angewiesensein auf das eigene Auto. Im höheren Alter vermindert sich der Anteil mobiler Personen deutlich, die Nutzung von Gehhilfen liegt bereits bei den über 60-jährigen bei einem Anteil von 11 Prozent, bei den über 85-jährigen liegt er bereits bei über der Hälfte - wobei Frauen stärker betroffen sind als Männer. Der Renteneintritt sorgt zumeist für eine Mobilitätsverhaltensverschiebung von Pendelstrecken anlässlich der Erwerbstätigkeit zu häufigeren Fahrten zu medizinischen Einrichtungen. Dabei bestehen durchaus Potenziale, durch Anreize auf Kosten-Nutzen-Überlegungen einzuwirken, die zu einem Verzicht auf das eigene Auto und zu einer Hinwendung zum ÖPNV führen können - ein zuverlässiges, altersgerechtes, qualitativ ansprechendes und bezahlbares Angebot vorausgesetzt.<sup>26</sup>

Die geringere Beliebtheit des ÖPNV bei älteren Menschen lässt sich sehr deutlich auf folgende Faktoren zurückführen:<sup>27</sup>

- schlechte Zugänglichkeit
- lange Fußwege
- fehlendes altersgerechtes Informationsangebot zum ÖPNV vor Ort
- mangelnde ÖPNV-Nutzungskompetenzen
- Kriminalitätsfurcht
- lange Wartezeiten
- Gedränge
- Sitzplatzmangel

Dabei stellt bereits jetzt das Taxi als flexibles und komfortables Mobilitätsangebot eine Lösung dar, die als einziger Nachteil hat, dass sie derzeit noch mit vergleichsweise hohen Kosten verbunden ist. Die Bedienung bedarfssteuernder Apps hingegen wird in der Forschung nicht mehr als Problem wahrgenommen.<sup>28</sup>

### 3.2.3 Teilhabe und Mobilität

Mobilität ist für die Realisierung von Teilhabechancen von zentraler Bedeutung, insbesondere für Menschen mit Behinderung. Die größtmögliche Unabhängigkeit ist dann sichergestellt, wenn auch Menschen mit Behinderung wenn sie Art und Zeit ihrer Mobilität zu erschwinglichen Kosten selbst bestimmen können. Es genügt demnach nicht, wenn Ortswechsel in irgendeiner Form möglich sind, vielmehr beinhaltet es auch die Nutzung des ÖPNV, der als eine für die Allgemeinheit gedachte Mobilitätsinfrastruktur auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen tatsächlich zur Verfügung stehen soll.<sup>29</sup>

---

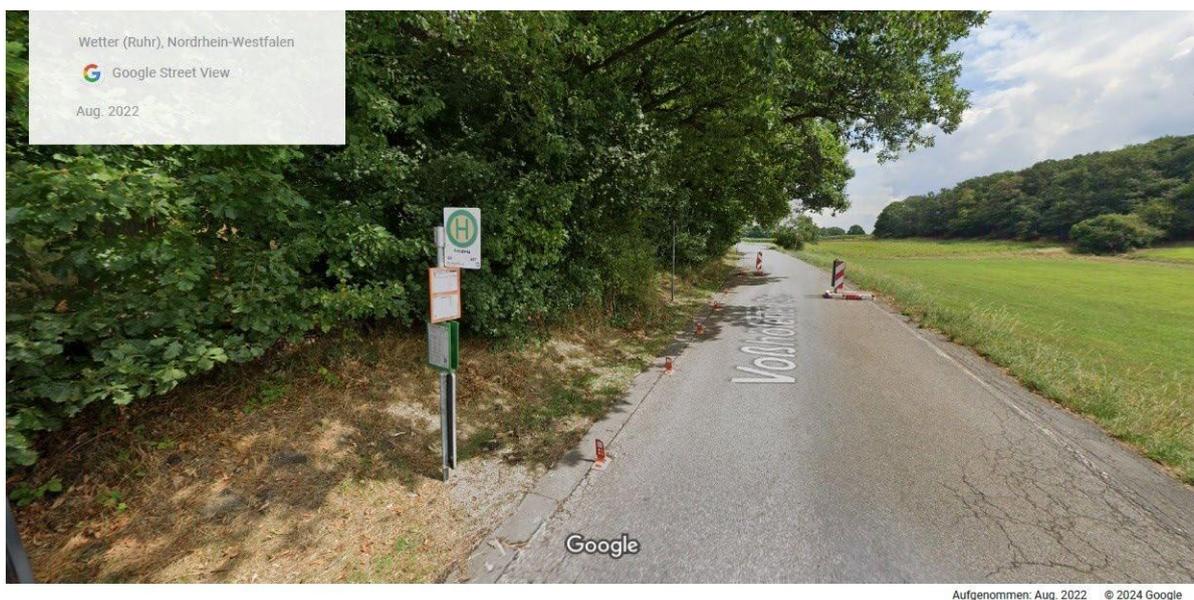
<sup>26</sup> Limbourg, Maria, »Mobilität im höheren Lebensalter in ländlichen Gebieten: Probleme und Lösungsansätze«, in: Uwe Fachinger/Harald Künemund (Hg.), *Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten*, Wiesbaden 2015, S. 77–98, hier: S. 77–86.

<sup>27</sup> Ebd., S. 92.

<sup>28</sup> Ebd., S. 93–94.

<sup>29</sup> Rößler, Jana/Volker Hielscher/Kathleen Schwarz, »Barrieren im ÖPNV – Wofür braucht man einen Begleitservice?«, in: Jan Alexandersson/Daniel Bieber/Sascha Roder u.a. (Hg.), *Mobilität und Teilhabe – Begleitservices im öffentlichen Personennahverkehr. Erfahrungen aus einem sozio-technischen Forschungsprojekt*, Wiesbaden 2022, S. 1–27, hier: 5–6.

Die Charakteristika ländlicher und z.T. auch suburbaner Räume stellen aus Teilhabesicht mobilitätseingeschränkte Personen vor Herausforderungen. Größere Zentren mit Infrastruktureinrichtungen liegen weiter entfernt, lockere Wohnbebauung mit hohem Eigentumsanteil werden im Allgemeinen als charakteristisch für ländliches Leben wahrgenommen und entsprechend positiv für die Lebensumstände bewertet, während der ländliche Raum und mehr noch der suburbane Raum auch Problemraum ist, der durch Abwanderung und den Abbau von Infrastruktur geprägt ist. Geschäfte, Buslinien und Schulen werden aufgegeben. Kinder- und Altenbetreuungsangebote wie auch Telekommunikationsmittel sind vergleichsweise unterentwickelt, die geringe Auslastung der Infrastruktur erhöht die anteiligen Kosten pro Einwohner zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge. Das zuvor bereits erwähnte charakteristische Mobilitätsverhalten in ländlichen Räumen, insbesondere durch die größeren Wegstrecken vom Wohnort zum Arbeitsplatz, zur Ausbildungsstätte, zu Versorgungsmöglichkeiten oder Freizeitangeboten, betrifft natürlich auch mobilitätseingeschränkte Menschen, die ebenso täglich größere Distanzen zurücklegen als in Großstädten, um ihren Tätigkeiten und Bedürfnissen nachgehen zu können. Die geringere Bevölkerungsdichte führt dazu, dass die Bündelung von Fahrgästen im liniengebundenen öffentlichen Personennahverkehr schwierig ist, so dass dieser sich häufig nur noch auf den Schülerverkehr konzentriert mit der Folge, dass der private Pkw nahezu das einzige genutzte und mögliche Verkehrsmittel ist.<sup>30</sup>



Haltestelle Kreuzweg in Wetter (Ruhr) Esborn<sup>31</sup>

Dadurch entsteht in ländlichen und suburbanen Räumen gleich ein doppeltes Teilhabeproblem: Der Zugang zu Versorgungsstrukturen, wie medizinischen Angeboten, Einkaufsmöglichkeiten oder auch kulturellen Einrichtungen, ist erheblich erschwert. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen macht sich dies aber besonders deutlich

<sup>30</sup> Rößler, Jana/Sascha Roder, »Optionen mobilitätseingeschränkter Menschen im ländlichen Raum«, in: Jan Alexandersson/Daniel Bieber/Sascha Roder u.a. (Hg.), *Mobilität und Teilhabe – Begleitdienste im öffentlichen Personennahverkehr. Erfahrungen aus einem sozio-technischen Forschungsprojekt*, Wiesbaden 2022, S. 123–145, hier: 123–124.

<sup>31</sup> Google Ireland Limited, Google Street View - Wetter Esborn - Kreuzweg, 03.07.2024, <https://maps.app.goo.gl/9AQf4UaQUPY7S4X47>.

bemerkbar, denn wenn es für diese nicht (mehr) möglich ist, mit einem eigenen Pkw zu fahren, sind die Möglichkeiten der Fortbewegung erheblich eingeschränkt. Es ist also nicht richtig, Automobilität als allgemein verfügbar zu betrachten, denn sie schließt bestimmte Gruppen aus. Ein unzureichendes ÖPNV-Angebot weist in diesem Sinne ausgeschlossene Menschen auf Pkw-Mitnahmen durch Familie oder Freunde an, um elementare Bedürfnisse zu befriedigen.

Die wenigen Überlandbusse sind oft keine Niederflerbusse und bieten somit keinen barrierefreien Zugang zum ÖPNV, zumal unzählige Haltestellen im ländlichen Raum auch nicht entsprechend ausgebaut sind, sondern schlicht aus einem Schild im Nirgendwo bestehen.<sup>32</sup>

### 3.3 Versorgungslücken und Brüche in aufgabenträgerbezogenen Grensräumen

Als Beispiel soll hier das Land NRW dienen. In NRW gibt es 54 planungspflichtige Aufgabenträger, die verschiedentlich ihre Aufgabenträgerschaft bzw. Planungs- und Organisationsaufgaben an den jeweiligen Zweckverband delegiert oder kreisweite Managementgesellschaften gebildet haben, die die Planung und Organisation des ÖPNV unterstützen.<sup>33</sup> Trotz Kooperationsräumen und Planungsabstimmungen zwischen Aufgabenträgern führt dies an den Zuständigkeitsgrenzen nicht selten zu Lücken und Brüchen in der Versorgung.

Dies soll an ein konkretes Beispiel erläutert werden: Nahe des geografischen Zentrums Nordrhein-Westfalens, am Rande des Ruhgebiets, grenzen Herdecke (EN-Kreis), Hagen (kreisfreie Stadt) und Schwerte (Kreis Unna) an die kreisfreie Stadt Dortmund – 4 Aufgabenträger, 2 Kooperationsräume, 6 Verkehrsunternehmen. Die Pendlerströme zwischen den genannten Gebietskörperschaften<sup>34</sup> lassen es nicht fernliegend erscheinen, dass nicht unerheblich viele Menschen aus Herdecke sowie aus den an Dortmund grenzenden Stadtteilen Boele (Hagen) und Westhofen (Schwerte) im Dortmunder Süden, bspw. Hörde und Aplerbeck, arbeiten. Die Fahrtzeiten mit dem MIV ergeben sich aus nebenstehender Tabelle und liegen bis Hörde bei 18-19 Minuten und bis Aplerbeck 22-24 Minuten. Nutzt man hingegen den ÖPNV, ergeben sich erhebliche Fahrtzeitverlängerungen, die sicherlich nicht dazu angetan sind, jemanden zum Verzicht auf das eigene Auto zu bewegen – und wir reden hier vom Randbereich eines der größten Ballungsräume Europas und nicht von Eifeldörfern oder dem ruralen Grenzraum Nordhessen-NRW.

	Hörde Bf	Aplerbeck
Herdecke Mitte	18	24
Westhofen Denkmal	18	22
Boele Markt	19	22
	Hörde Bf	Aplerbeck
Herdecke Mitte	45 (2,5x)	67 (2,8x)
Westhofen Denkmal	30 (1,7x)	39 (1,8x)
Boele Markt	48 (2,5x)	57 (2,6x)

Fahrtzeitentabelle ÖPNV in Minuten mit Faktor zum MIV – eigene Darstellung, ermittelt mit Google Maps

Die Problematik ergibt sich bei den Relationen aus Herdecke aus einer Bedienungslücke zwischen Herdecke und dem Dortmunder Stadtgebiet, die beim regulären Linienverkehr etwa 2,7 Kilometer ausmacht und weder durch das den Herdecker Stadtteil Ahlenberg anbindende Anrufsammeltaxi noch die dem Schülerverkehr (Bedienzeiten, nur an Schultagen) dienende Linie 581 geschlossen

<sup>32</sup> Rößler/Roder, Optionen mobilitätseingeschränkter Menschen im ländlichen Raum [wie Anm. 30], 124–125.

<sup>33</sup> Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, ÖPNV-Organisationsstruktur, <https://infoportal.mobil.nrw/organisation-finanzierung/oeprnv-organisationsstruktur.html>.

<sup>34</sup> Fasterminds GmbH, Pendleratlas, <https://pendleratlas.de/>.

wird, da diese zwar auf Dortmunder Stadtgebiet Teile desselben Linienwegs fahren wie die Dortmunder Linie 442, es aber keine gemeinsam bedienten Haltestellen gibt. Aus Richtung Westhofen besteht eine 1,9 Kilometer lange Bedienungslücke zwischen der BVR-Linie 594 und der Dortmunder Linie 432, die dazu führt, dass stets über den Schwerter Bahnhof in 3,7 Kilometern Entfernung gefahren werden muss. Aus Richtung Boele besteht eine 2,8 Kilometer lange Bedienungslücke zwischen Hagen Bathey und Dortmund Syburg, die nur einmal am frühen Morgen und dann wieder am späten Nachmittag geschlossen wird.

Betrachtet man die jeweiligen Liniennetzpläne, so findet man solche Lücken in den Verantwortungsbereichen der einzelnen Aufgabenträger nicht. Dabei handelt es sich also um ein strukturelles Problem in Grenzübereichen zwischen Aufgabenträgern aufgrund der Finanzierungsströme und -verantwortlichkeiten sowie der Planungsverantwortlichkeiten und fehlenden Anreizen zur Kooperation.

### 3.4 Gescheiterte Experimente

Unter Nutzung der Experimentierklausel im PBefG wurden zahlreiche neue (und auch nicht so neue) Mobilitätsformen ausprobiert, die von den unterschiedlichen staatlichen und suprastaatlichen Ebenen hohe Förderungen erhalten haben – leider nicht allzu scherzhaft lässt sich der Dreiklang „Drei Jahre – Drei Autos – Drei Millionen“ ableiten. Zahlreichen Projekten ist gemein, dass sie nach Auslaufen der Förderung nicht weitergeführt werden bzw. wurden. Prominentes Beispiel ist der u.a. ja auch wissenschaftlich begleitete „LOOPmünster“ in Münster.

LOOPmünster wurde in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Münster und den Stadtwerken Münster konzipiert, die Stadtwerke Münster GmbH als kommunales Verkehrsunternehmen betreiben das System, die Verkehrsgesellschaft "sei mobil on demand GmbH" betreut den operativen Fahrbetrieb. Der nach § 42 i.V.m. § 2 Abs. 6 PBefG genehmigte Verkehr läuft seit September 2020 und war ursprünglich bis September 2023 geplant, wurde während der Projektlaufzeit jedoch bis September 2024 verlängert. Der LOOPmünster sollte das bestehende Stadtbusangebot in Münster innerhalb des Projektgebiets erweitern und somit eine umfassende Verbesserung des Bestands-ÖPNV durch dauerhafte und ergänzende Bedarfsverkehre sowie Binnen- und Anschlussverkehre darstellen und die Vernetzung der Angebote sowohl digital per App als auch physisch über Bushaltestellen und Mobilstationen gewährleisten, insbesondere auch durch Optimierung von Zubringer- und Abholverkehren zu/von den Bus- und Bahnstationen, die Verknüpfung der drei im Bedienebiet liegenden Bahnhaltedpunkte und die Querverbindung der drei Hauptachsen (Albersloher Weg, Weseler Straße, Westfalenstraße/B54), um bis dato fehlende Tangential- und Direktverbindungen zu ermöglichen. Der Verkehr bedient derzeit noch den südlichen Teil von Münster und umschließt seit der Erweiterung des Bedienebietes Anfang 2023 folgende Stadtteile: Hilstrup, Amelsbüren, Berg Fidel, Duesberg, Teile von Geistviertel und Mecklenbeck, Gremmendorf, Angelnmodde sowie anliegende Wohn- und Gewerbegebiete wie die Loddeneide, den Hansa BusinessPark und die Davert. Der Raum des Bedienebietes weist eine heterogene Siedlungsstruktur auf und verfügt über eine suburban bis ländliche Prägung. Die anfänglich vorhandene telefonische Buchungsmöglichkeit wurde 2023 zum selben Zeitpunkt eingestellt, zu dem auch ein Zusatzentgelt von 1 € pro Fahrt eingeführt worden war. In der wissenschaftlichen Begleitung durchgeführte Befragungen ergaben beim LOOPmünster -

wenig überraschend angesichts der Bedienungsdichte und des geringen Beförderungsentgelts - eine hohe Nutzerzufriedenheit. Zudem wurde festgestellt, dass bereits der Aufpreis von 1 € gegenüber dem regulären ÖPNV-Fahrpreis zu einem erheblichen Nachfrageeinbruch führte.<sup>35</sup>

Der wissenschaftliche Abschlussbericht verortet die Auswirkungen des LOOPmünster im Hinblick auf eine Verschiebung der Mobilität vom MIV zum ÖPNV nicht einmal im Promillebereich.<sup>36</sup> „Hohe Transportkosten pro Fahrgast, der geringe Kostendeckungsgrad sowie der große Anteil an Personalkosten sind jedoch kein alleiniges Problem von LOOPmünster. In anderen Ridepooling-Projekten sind vergleichbare Tendenzen zu beobachten.“<sup>37</sup> LOOPmünster hatte eine Besetzungsquote von ca. 1,25 und eine Bündelungsquote von zumeist deutlich unter 0,75.<sup>38</sup> Die Besetzungsquote lag somit unter der im MIV von 1,6.<sup>39</sup>

Der Betrieb von LOOPmünster endet am 31. 08.2024, nachdem die auf vier Jahre begrenzte Förderung als Pilotprojekt vom Land NRW ausgelaufen ist und der Rat der Stadt Münster einen Weiterbetrieb auf eigene Kosten abgelehnt hat.<sup>40</sup>

Der LOOPmünster steht dabei als nur ein Beispiel unter vielen in NRW. Es war sicherlich nicht verkehrt, das eine oder andere auszuprobieren – und jedenfalls konnten aus den Projekten wichtige und kleinräumliche Daten zum Mobilitätsverhalten gewonnen werden, die für weitere Planungen wertvoll sein können.

### 3.5 Personalmangel

Immer häufiger fallen Fahrten im ÖPNV wegen Personalmangels aus. Manche Verkehrsunternehmen dünne ihre Fahrpläne aufgrund der angespannten Lage beim Fahrpersonal bereits aus. In Deutschland sind ca. 122.500 bis 132.000 Bus- und Straßenbahnfahrer im kommunalen ÖPNV sozialversicherungspflichtig beschäftigt, einschließlich der üblichen Fluktuation aus weiteren Gründen werden knapp 50 % des Bestandspersonals den Fahrdienst bis 2030 verlassen, bis 2035 sind es fast 70 %. Allein zur Aufrechterhaltung des aktuellen Verkehrsangebotes im ÖPNV besteht bei unveränderten Arbeitsbedingungen der Bedarf, 60.500 bis 65.500 Stellen bis 2030 neu zu besetzen. Eine zentrale Herausforderung, die den Personalmangel in den nächsten Jahren verschärfen wird, ist die Demographie in den Verkehrsbetrieben Zusammengerechnet sind für das Verdopplungsziel bis 2030 etwa 150.000 Fahrdienststellen neu zu besetzen.<sup>41</sup>

---

<sup>35</sup> Hartz, Birgit/Jeanette Klemmer/Robin Kersten/Peter Burder, *Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster - Abschlussbericht 2024*, 5–30.

<sup>36</sup> Ebd., S. 60–66.

<sup>37</sup> Ebd., S. 66.

<sup>38</sup> Ebd., S. 42–43.

<sup>39</sup> Europäisches Parlament, *CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten (Infografik) | Aktuelles | Europäisches Parlament 2023*, S. 3.

<sup>40</sup> Stadtwerke Münster GmbH, LOOPmünster, 03.07.2024, <https://www.stadtwerke-muenster.de/hilfe/mobilitaet/loop-muenster>.

<sup>41</sup> Schaaffkamp, Christoph/Charlotte Klauser/Felix Friese, Personalmangel im kommunalen ÖPNV, 04.07.2024, <https://www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/personalmangel-im-kommunalen-oePNV>.

## 4 Das ÖPNV-Taxi als Lösung

Deutschland verfügt grundsätzlich über einen gut nutzbaren straßen- und schienengebundenen ÖPNV, jedoch ist dieser zumeist linien-, haltestellen- und fahrplangebunden, um durch Bündelung große Fahrgastmengen zu befördern. Außerhalb des vorhandenen Liniennetzes fehlt es insbesondere im ländlichen Raum an einer Flächenbedienung durch den ÖPNV, was die Nutzung von privaten Pkw vielfach alternativlos macht. Um diesen entscheidenden Systemnachteil des ÖPNV gegenüber dem Pkw zu verringern, liegt es nahe, auch die Flotte des Gelegenheitsverkehrs für den gemeinwirtschaftlichen Linien- ÖPNV zu nutzen.<sup>42</sup> Damit macht man sich die ca. 53000 Taxen in Deutschland<sup>43</sup> zunutze, mithin also Bestandsfahrzeuge, die ohnehin im Einsatz sind, was aus Nachhaltigkeitsgesichtspunkten besonders begrüßenswert ist.

Das ÖPNV-Taxi adressiert dabei insbesondere die Mobilitätsbedarfe in ländlichen und suburbanen Räumen. Die geschilderten Probleme bei der Nahversorgung, die in den genannten Räumen zu einer Angewiesenheit auf das eigene Auto führen, die den Umstieg auf den ÖPNV verhindert, werden durch die Bedienform gelöst. Weder fallen weite Fußwege mit schweren Einkäufen an noch wäre der Einkauf auch leicht verderblicher Lebensmittel behindert. Gleiches gilt auch für die (sichere) Erreichbarkeit anderer Grundversorgungsangebote sowie kultureller und sozialer Einrichtungen. Damit entfallen wesentliche Behinderungen des Modal Shift vom MIV zum ÖPNV im ländlichen und suburbanen Raum.

Insbesondere adressiert das ÖPNV-Taxi auch sämtliche hinsichtlich der Mobilität im Alter geschilderten 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 Krankenbeförderung 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. Das PBefG sieht Vorgaben zur Barrierefreiheit durch die Aufgabenträger an Taxenunternehmer erst ab einer Größe von 20 Taxen vor. Nichtsdestotrotz ist die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zur barrierefreien Beförderung nicht umsetzbarer Rollstuhlfahrer im eigenen Rollstuhl (kurz: BTW) flächendeckend hoch. Diese sind jedoch nicht allesamt als Taxen konzessioniert (siehe nebenstehende Tabelle für die drei östlichen Regierungsbezirke NRW), vielmehr finden sich BTW als Taxen tendenziell eher dort, wo für diese deutlich aufwändigere Beförderung in der Taxentarifordnung entsprechend

---

<sup>42</sup> Baumeister u.a., Das digitale ÖPNV-Taxi [wie Anm. 2], S. 46–47.

<sup>43</sup> Impey, Ben, »Statistiken zum Taxigewerbe«, *Statista* vom 15.09.2021, 04.07.2024, <https://de.statista.com/themen/2563/taxigewerbe/#editorsPicks>.

höhere Beförderungsentgelte vorgesehen sind, während ansonsten BTW mit Mietwagenkonzession, bei denen der Unternehmer selbst den Fahrpreis festlegen kann, dominieren. Da im Rahmen der für das ÖPNV-Taxi ohnehin vorzunehmenden Allgemeinen

Gebietskörperschaft	Anzahl BTW (Taxi, Mietwagen, Verkehre nach § 1 Abs. 4 FrStllgV soweit bekannt)
BI	22
BO	18
BOR	79
BOT	6
COE	27
DO	44
EN	28
GE	12
GT	33
HA	22
HAM	11
HER	16
HF	17
HSK	55
HX	27
LIP	36
MI	26
MK	41
MS	31
OE	25
PB	30
RE	28
SI	38
SO	34
ST	53
UN	25
WAF	27

Übersicht barrierefreier Fahrzeuge nach Gebietskörperschaften in Westfalen-Lippe; Stand November 2023, Erhebung VSPV

Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 eine tarifliche Festlegung ohne die individuelle Benachteiligung behinderter Menschen erfolgen kann, kann durch den damit entstehenden Anreiz die Verfügbarkeit von als Taxen konzessionierten BTW ohne weiteres deutlich erhöht werden, und zwar bereits aus dem bestehenden Fahrzeugpool ohne Anschaffung weiterer Fahrzeuge.

In diesem Zusammenhang sei noch auf die gemeinsamen Aktivitäten des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland e.V. (TMV) mit dem Sozialverband Deutschland (SoVD) verwiesen. TMV und SoVD haben eine gemeinsame Position zu Inklusionstaxen entwickelt,<sup>44</sup> die in einem gemeinsamen Positionspapier<sup>45</sup> sowie einer ständigen gemeinsamen Kommission mündete.<sup>46</sup> Eine zentrale Forderung bezieht sich auf Kapitel 13 des SGB IX. Die dort geregelte unentgeltliche Beförderung schwer- behinderter Menschen im Öffentlichen Personennahverkehr sollte der Idee des Inklusionstaxis als originärem Bestandteil des ÖPNV durch die Ergänzung des § 230 Abs. 1 SGB IX durch eine Ziffer 8 „Inklusionstaxen“ endlich Rechnung tragen. Das Angebot, auf den Rollstuhl angewiesene Menschen zu den gleichen

Bedingungen zu befördern wie der übrige ÖPNV, ist eine bürokratiearme Lösung für die Beförderungsberechtigten wie auch für die Unternehmen. Für den behinderten Menschen entfielen Gutscheinelösungen oder Mobilitätsbudgets, sondern der amtliche

<sup>44</sup> Sozialverband Deutschland e.V., SoVD und Taxi-Dachverband wollen Inklusionstaxis voranbringen, 08.07.2024, <https://www.sovd.de/presse/pressemitteilungen/meldung/sov-d-und-taxi-dachverband-wollen-inklusionstaxis-voranbringen>.

<sup>45</sup> Engelmeier, Michaela/Patrick Meinhardt/Sascha Waltemate, *Das Inklusionstaxi als gesamtgesellschaftliche Aufgabe Deutschlands*, Bamberg 2023.

<sup>46</sup> Rühle, Axel, »TMV und SoVD gründen ständige Kommission zum Inklusionstaxi«, *Taxi Times* vom 26.10.2023, 08.07.2024, <https://taxi-times.com/tmv-und-sovd-gruenden-staendige-kommission-zum-inklusionstaxi/>.

Berechtigungsausweis würde genauso wie in Bus und Bahn ausreichen. Der Unternehmer, der Inklusionstaxen betreibt, erhält eine pauschale Erstattung, nur bei untypisch hohem Fahrtanteil berechtigter Personen am Gesamtfahrtaufkommen kommt er in eine Nachweispflicht, sofern er einen höheren Erstattungsanspruch geltend machen möchte. Aufgrund der bisherigen Gesetzessystematik sowie der Zuständigkeiten sollte In § 234 SGB IX sollte der Bund als Kostenträger für den neuen Bereich Inklusionstaxen festgeschrieben werden.<sup>47</sup>

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. Dies lässt Mittel und Planungskräfte sowie ausführende Unternehmen frei für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen für den SPNV und Straßenbahnen sowie solchen straßengebundenen ÖPNV, der noch mit Bussen durchgeführt werden muss.

Das ÖPNV-Taxi eignet sich auch hervorragend als Lückenschluss zwischen den Mobilitätsangeboten unterschiedlicher Aufgabenträger. Insbesondere die schwierige taktliche Verzahnung von Verkehren an Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Aufgabenträgern und KVV entfiel mangels Taktung des Angebots bspw. komplett. Jedoch fehlt es im derzeit gegebenen Rechts-, Planungs- und Finanzierungsrahmen an Anreizen dazu, durch Kooperation solche Lücken zu schließen – selbst innerhalb der sog. Kooperationsräume, erst recht bei kooperationsraumübergreifenden Verkehren. Im konkreten Beispiel weiter oben könnten durch die Einrichtung eines ÖPNV-Taxi-Systems mit einem untenstehend beispielhaft dargestellten Bedienebiet in Herdecke (EN-Kreis) das AST für die Anbindung der Siedlung Ahlenberg, in Dortmund die stündliche Durchbindung der Linie 432 über Holzen hinaus nach Syburg sowie der Linienast der Linie 442 von Wichlinghofen nach Syburg und in Hagen die Durchbindung der Linie 512 über Bathey hinaus nach Syburg am frühen Morgen sowie am Abend entfallen, die Fahrtzeit auf den genannten Relationen näherte sich der im MIV an und allein durch den Verzicht von Bussen und Gelenkbussen auf den genannten Linienabschnitten würden Kosten und Schadstoffausstoß reduziert. Allein in Schwerte (Kreis Unna) realisierten sich lediglich die politisch gewünschte Verlagerung von Verkehren von MIV zum ÖPNV, die Verbesserung der Qualität des ÖPNV und ein anzunehmender reduzierter Schadstoffausstoß, die sich beide aber nicht unmittelbar haushaltswirksam bemerkbar machen und somit hinter andere, greifbarere Erwägungen zurücktreten. Hier wäre Bedarf an überörtlicher Steuerung, Förderung und Harmonisierung, damit das ÖPNV-Taxi das öffentlichen Verkehrsinteresse noch besser befriedigen kann.

---

<sup>47</sup> Engelmeier u.a., *Das Inklusionstaxi als gesamtgesellschaftliche Aufgabe Deutschlands* [wie Anm. 45], S. 3.



Beispielraum ÖPNV-Taxi; Basis Google Maps<sup>48</sup>; eig. Darstellung

Im Hinblick auf zahlreiche hochgeförderte Projekte unter der Experimentierklausel, die mit hohem Förderaufwand realisiert wurden und nach Fortfall der Förderung nicht mehr weiterbetrieben werden können bzw. sollen (z.B. LOOPmünster, BEA), bietet sich das ÖPNV-Taxi als ideales Nachfolgemodell an, da dieselbe Bedienqualität bürokratieärmer, kostengünstiger und nachhaltiger erbracht werden kann. Die zuvor gescheiterten Experimente bieten dabei eine hervorragende Daten- und Informationsbasis zum erwartbaren Haushaltsaufwand und Fahrtaufkommen sowie zu Mobilitätsströmen außerhalb des Linienverkehrs. Dabei ist das ÖPNV-Taxi als erprobtes Modell kalkulier-, skalier- und planbar und stützt sich dabei nachhaltig auf die Bestandsflotten ab, so dass diese besser ausgelastet werden und keine zusätzlichen Neuanschaffungen von Fahrzeugen betrieben werden müssen. Während die hochgeförderten Linienbedarfsverkehre als gemeinwirtschaftliche Verkehre unter der Experimentierklausel durch hohe Fördersummen ins Entstehen gebracht und für die Förderdauer am Leben erhalten wurden, ist die andere „neue“ Verkehrsform des gebündelten

<sup>48</sup> Google Ireland Limited, Google Maps, <https://www.google.de/maps/@51.4289391,7.4491635,11032m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>.

Bedarfsverkehrs als eigenwirtschaftlicher Verkehr auf mindestens mittelfristige Gewinnerzielung angewiesen. Bezeichnend ist, dass dem Unterzeichner derzeit genau zwei solche Verkehre bundesweit bekannt sind, von denen einer in NRW, genauer: im EN-Kreis, genehmigt ist, aber derzeit noch nicht betrieben wird.

Weiterhin macht der Arbeitskräftemangel zunehmend auch dem ÖPNV Probleme bei der Sicherstellung eines zeitgemäßen und attraktiven Angebots. Die weiter oben geschilderten 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 – ein guter Taxifahrer macht selbst mit entsprechendem Führerschein nicht zwingend einen guten Busfahrer und umgekehrt, dazu sind die Tätigkeitsprofile jenseits des bloßen „Fahrens“ zu unterschiedlich – unterschiedlich genug, als dass man sich bei der Personalgewinnung in relevantem Maße ins Gehege käme. Zudem zeichnet das ÖPNV-Taxi dadurch aus, dass es in erster Linie Bestandpersonal und -flotte besser auslastet, so dass zunächst Synergie- und Skalierungseffekte nutzbar gemacht werden können, bevor die Leistungserbringung beim ÖPNV-Taxi beim Taxiunternehmen Neueinstellungen erforderlich machte.

Das ÖPNV-Taxi kann zudem dazu genutzt werden, dem Taxi im ländlichen Raum neuen Sinn und Bedeutung zu geben. Im Gewerbe wird gerne von der "Flucht in den Mietwagen" gesprochen, um den Umstand zu beschreiben, dass Personenbeförderungsunternehmer ihre Taxikonzessionen zurückgeben oder auslaufen lassen und stattdessen Verkehre mit Mietwagen beantragen und durchführen, da aus ihrer Sicht die Nachteile aus Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, die in Kombination den Status als öffentliches Verkehrsmittel begründen, durch die Vorteile des günstigeren Umsatzsteuersatzes und die Möglichkeit des Bereithaltens an Taxiständen nicht mehr ausgeglichen werden.<sup>49</sup> Insbesondere das Bereithalten von Taxen an Taxiständen, durch die der Unternehmer in erster Linie seine Betriebspflicht erfüllt,<sup>50</sup> während die Möglichkeit des Auftragseingangs am Betriebssitz für den Taxiunternehmer zwar auch erlaubt ist, jedoch keine Verpflichtung darstellt, sondern lediglich eine besondere Serviceleistung des Taxiunternehmers ist,<sup>51</sup> verliert im ländlichen Raum zunehmend an Bedeutung, in vielen ländlichen Gemeinden finden sich nicht einmal mehr die behördlich zugelassenen Stellen für das Bereithalten. Vor diesem Hintergrund kann das ÖPNV-Taxi als verkehrspolitische Maßnahme auch dazu dienen, durch die Partizipation an dadurch generierten Fahraufträgen und die damit gewonnene zusätzliche Auslastung von Taxen, diese wieder attraktiver zu machen – sofern man das ÖPNV-Taxi auf Taxen beschränkt und nicht, was ggfs. rechtlich ebenfalls möglich wäre, auch Mietwagenunternehmer unter die allgemeine Regel gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 aufnimmt. Vor dem Hintergrund, dass das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel einen Wert an sich gegenüber rein kommerziellen

---

<sup>49</sup> Pfund, Dietmar, »Taxiunternehmerin erklärt ihre Flucht in den Mietwagen«, *taxi heute* vom 08.07.2024, 08.07.2024, [https://www.taxi-heute.de/de/news/taxithemen-allg\\_taxiunternehmerin-erklaert-ihre-flucht-den-mietwagen-24095.html](https://www.taxi-heute.de/de/news/taxithemen-allg_taxiunternehmerin-erklaert-ihre-flucht-den-mietwagen-24095.html).

<sup>50</sup> Fielitz, *Personenbeförderungsgesetz* [wie Anm. 3], § 47 RN55.

<sup>51</sup> Ebd., § 47 RN27.

Verkehren mit Mietwagen darstellt, ist diese Wirkmöglichkeit jedenfalls relevant und bedenkenswert.

## 5 Folgerungen

Der TMV vertritt die Auffassung, dass klimafreundliche bzw. klimafreundlichere Mobilitätsangebote attraktiv sein müssen, um in Konkurrenz zum MIV treten zu können, kann uneingeschränkt beigetreten werden. Die Gestaltung der Zukunft ist immer ein Wettbewerb der Ideen, bewusste, willentliche Entscheidungen, die die Bürger zugunsten einer Handlungsoption aufgrund des Umstandes, dass sie ihren Präferenzordnungen entsprechen, treffen, sind Lösungen, die den Bürger gängeln oder zu einem bestimmten Handeln entgegen seiner eigenen Präferenzen leiten sollen, strikt vorzuziehen. Wenn man den Modal Shift vom MIV zum ÖPNV bewerkstelligen möchte, muss man dem Bürger im ÖPNV einfach das bessere Angebot machen.

Die Wahrnehmung, dass außerhalb der großen Städte das Mobilitätsangebot jenseits des MIV derzeit nicht – und, so ist zu hoffen: noch nicht – die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befriedigen kann, ist, wie weiter oben dargestellt, zutreffend. Die geringere Dichte an Infrastruktur-, Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten macht im ländlichen Raum Mobilität nochmals relevanter, was das bisherige unzureichende Mobilitätsangebot in diesen Räumen nochmals verschärft. Der Verzicht auf das eigene Auto wird hier nur dann möglich sein, wenn leistungsfähige und qualitativ hochwertige Mobilitätsangebote mit hinreichender Verlässlichkeit, Dichte und Frequenz die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im ländlichen Raum erfüllen können. Wer seine Grundbedürfnisse wie die Nahversorgung oder den Weg zur Arbeit nicht ohne Auto erledigen kann, wird auch bei sonstigen Erledigungen und Fahrten auf das ohnehin vorhandene Auto zurückgreifen, anstatt den ÖPNV zu nutzen. Eine umfassende Mobilitätsversorgung im Alltag ist also wesentliche Voraussetzung für einen Umstieg auf den ÖPNV.

Bedarfs- und Gelegenheitsverkehre sind, wie weiter oben dargestellt, dazu geeignet, bedarfs- und nachfragegerecht den Linienverkehr zu ergänzen. Insbesondere die Besonderheiten des ländlichen Raums sowie die besonderen Bedarfe besonders vulnerabler Gruppen wie älterer und/oder behinderter Menschen werden durch bedarfsgesteuerte Flächenverkehre hervorragend bedient.

Dabei kommt dem ÖPNV-Taxi durchaus 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 es auch sozial gerecht. Die Ausgestaltung über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 macht es bürokratiarm und es nimmt – nachdem vergangene Anstrengungen zur Verbesserung des Mobilitätsangebots in erster Linie urban lebenden Bevölkerungsteilen zugutekamen – den ländlichen Raum in den Blick, dessen Einbindung in die Mobilität der Zukunft unabweisbar notwendig ist für die Verkehrswende.

Der Bund und die Länder sollten die Kreise und kreisfreien Städte über ihre Möglichkeiten des Handelns und somit über das ÖPNV-Taxi informieren, anstatt dies teuren Beratungsagenturen

und Werbetreibenden in eigener Sache zu überlassen. Dabei sollte man aber auch die kreisangehörigen Städte mit in Auge fassen, da entsprechende Kosten mittelbar oder unmittelbar auf diese umgelegt werden. Die Vorteilhaftigkeit muss für einen maximalen Effekt auch dieser Ebene dargelegt werden. Aufgrund der dargestellten Vorzüge des ÖPNV-Taxi sollten Bund und Länder auch Möglichkeiten zur Motivation der Aufgabenträger zur Integration des ÖPNV-Taxis in deren Planungen dringend ins Auge fassen.

Das aktuelle legal framework ist zwar grundsätzlich für die Schaffung von Mobilitätsangeboten in Form des ÖPNV-Taxis ausreichend, da durch unmittelbar geltendes EU-Recht (VO 1370/2007) sowie Bundesrecht (PBefG, RegG) die rechtlichen Rahmenbedingungen dafür bestehen. Zur Verbesserung von Förderungsmöglichkeiten sowie für Planungserleichterungen wäre eine Aufnahme in die ÖPNV-Gesetze der Länder erstrebenswert, so könnten bspw. durch die Aufnahme ins ÖPNVG NRW auch Mittel nach § 13 ÖPNVG NRW verausgabt werden.

Eine wesentliche Einstiegshürde, die Projekte gerne verzögert (siehe bspw. aktuell im Kreis Gütersloh), ist die Erstellung eines Appsystems für die aktive und passive Buchung. Es erscheint weder notwendig noch sinnvoll, wenn die kommunalen Gebietskörperschaften je eine (oder wenn sie mehrere Verkehre betreiben, vielleicht sogar mehrere) solche App erstellen bzw. erstellen lassen. In NRW betreibt der VRS für den ÖPNV das Kompetenzzentrum Digitalisierung. Vorbildlicher Weise hat das Land NRW mit der NRW.Mobidrom GmbH eine Landesgesellschaft für alles, was mit Mobilitätsdaten zu tun hat, geschaffen. Dankenswerterweise hat das Land NRW ein gemeinsames Projekt von VRR und VSPV zur Standardisierung des Datenaustauschs im Gelegenheitsverkehr (SDGV) gefördert, in dem ein fachliches Datenmodell für den Datenaustausch im und mit dem Gelegenheitsverkehr erstellt worden ist.<sup>52</sup> Andere Bundesländer unternehmen ähnliche Schritte bspw. haben sie bereits unternommen. Damit sollte eigentlich ein Rahmen gegeben sein, in dem das jeweilige Land mit einem Grundgerüst oder gar einer Standardapp mit wechselbarem Frontend unterstützen kann. Damit macht man nicht nur unnötige, kostspielige und aufwändige Parallelentwicklungen unnötig, sondern stellt auch Zukunftsfähigkeit und Integrierbarkeit in Zukunftssysteme wie MaaS NRW sicher.

Ein relevantes Schreckensszenario bei skalierbaren Mobilitätsangeboten ist die Sorge vor unerwartetem Erfolg: Wird ein Angebot, dessen Kosten mit steigender Nutzung ebenso steigen, „zu gut“ angenommen, birgt das für die beteiligten Gebietskörperschaften ein enormes Haushaltsrisiko sowie die 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 den Bund finanziert 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.

---

<sup>52</sup> Rühle, Axel, »VSPV setzt für das Taxi einen Fuß in die Tür des Verkehrs der Zukunft«, *Taxi Times* vom 18.06.2024, 08.07.2024, <https://taxi-times.com/vspv-setzt-fuer-das-taxi-einen-fuss-in-die-tuer-des-verkehrs-der-zukunft/>.

Das ÖPNV-Taxi wäre das Mittel der Wahl, Lücken und Brüche in den Mobilitätsangeboten an den Grenzen zwischen Aufgabenträgern, Kooperationsräumen und KVV, wie in jenem o.g. Beispiel zwischen dem Dortmunder Süden und den angrenzenden Städten, zu schließen. Wie dargestellt, ist das 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. Das jeweilige Land sollte für solche Kooperationen Anreize schaffen und ggfs. aktiv solche Strukturlücken identifizieren und die Beteiligten ebenso aktiv zum gemeinschaftlichen Handeln motivieren. Für den Fall, dass Zweifel daran bestehen, wie eine solche Motivation aussehen könnte, hielte der Unterzeichner Geld für ein hinreichend erprobtes Anreizsystem. Um das auf den Punkt zu bringen: 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.

Abschließend wird angesichts der grundsätzlichen Vorteile des ÖPNV-Taxi empfohlen, eine grundsätzliche prärogative Setzung zugunsten solcher Verkehre jedenfalls bei Förderungen durch das Land, ggfs. auch im Rahmen des rechtlich möglichen bei Planungsvorhaben vorzunehmen.

## Literaturverzeichnis

- Aertker, Johannes; Klinger, Thomas; Osterhage, Frank (2023): Darf es etwas näher sein? Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften in NRW. In: *ILS-TRENDS* (01). DOI: 10.58122/PBWK-ZZ53.
- Alexandersson, Jan; Bieber, Daniel; Roder, Sascha; Rößler, Jana; Schwarz, Kathleen (Hg.) (2022): *Mobilität und Teilhabe – Begleitdienste im öffentlichen Personennahverkehr. Erfahrungen aus einem sozio-technischen Forschungsprojekt.* Wiesbaden: Springer VS.
- ARL - Akademie für Raumentwicklung der Leibniz-Gemeinschaft (Hg.) (2022): *Ländliche Räume in NRW. Räume mit Zukunftsperspektiven. Rahmen-Positionspapier (Positionspapier aus der ARL, 128).*
- Baumeister, Hubertus; Benz, Horst; Diekmann, Stephan; El-Zahab, Samir (2024): *Das digitale ÖPNV-Taxi.* In: *iv* 76 (1), S. 46–52. DOI: 10.24053/IV-2024-0010.
- Bertocchi, Timo (2009): *Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum.* Kassel: Kassel Univ. Press (Schriftenreihe Verkehr, H. 19).
- Bidinger, Helmuth; Bidinger, Rita (1960-2024): *Personenbeförderungsrecht. Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften.* Stand: März 2024. Berlin: E. Schmidt.
- Brenk, Andreas; Gipp, Christoph; Schiffhorst, Guido (2020): *Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen.* Hg. v. IGES Institut GmbH i.A. des ADAC e.V. Berlin.
- Engelmeier, Michaela; Meinhardt, Patrick; Waltemate, Sascha (2023): *Das Inklusionstaxi als gesamtgesellschaftliche Aufgabe Deutschlands.* TMV; SoVD. Bamberg. Online verfügbar unter <https://www.taxi-heute.de/sites/default/files/public/data-news/positionspapier-tmv-sovd.pdf>, zuletzt geprüft am 08.07.2024.
- Europäisches Parlament (Hg.) (2023): *CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten (Infografik) | Aktuelles | Europäisches Parlament.*
- Fachinger, Uwe; Künemund, Harald (Hg.) (2015): *Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten.* Wiesbaden: Springer VS (Research).
- Fasterminds GmbH (Hg.) (2024): *Pendleratlas.* Online verfügbar unter <https://pendleratlas.de/>.
- Fielitz, Karl Heinrich; Grätz, Thomas (1993-2024): *Personenbeförderungsgesetz. Kommentar.* Stand: Juni 2024. Begründet von Karl Heinrich Fielitz. Neuwied: Luchterhand.
- Google Ireland Limited (Hg.) (2022): *Google Maps.* Online verfügbar unter <https://www.google.de/maps/@51.4289391,7.4491635,11032m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>.
- Google Ireland Limited (Hg.) (2022): *Google Street View - Wetter Esborn - Kreuzweg.* Online verfügbar unter <https://maps.app.goo.gl/9AQf4UaQUPY7S4X47>, zuletzt geprüft am 03.07.2024.
- Hartz, Birgit; Klemmer, Jeanette; Kersten, Robin; Burder, Peter (2024): *Wissenschaftliche Begleitung LOOPmünster - Abschlussbericht.* FH Münster. Forschungsgruppe Verkehrswesen.
- Herget, Melanie (2013): *Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Dissertation / Dissertation (Research, Band 28).*
- Impey, Ben (2021): *Statistiken zum Taxigewerbe.* In: *Statista*, 15.09.2021. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/themen/2563/taxigewerbe/#editorsPicks>, zuletzt geprüft am 04.07.2024.
- König, Alexandra; Gripenkoven, Jan (2019): *Ridepooling, Mobility-on-demand, fahrerlose Busshuttles. Zur Psychologie des Teilens von Fahrten in bedarfsgesteuerten Mobilitätskonzepten.* In: *Journal für Mobilität und Verkehr* (2), S. 10–22.

Limbourg, Maria (2015): Mobilität im höheren Lebensalter in ländlichen Gebieten: Probleme und Lösungsansätze. In: Uwe Fachinger und Harald Künemund (Hg.): Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten. Wiesbaden: Springer VS (Research), S. 77–98.

Pfund, Dietmar (2024): Taxiunternehmerin erklärt ihre Flucht in den Mietwagen. In: *taxi heute*, 08.07.2024. Online verfügbar unter [https://www.taxi-heute.de/de/news/taxithemen-allg\\_taxiunternehmerin-erklaert-ihre-flucht-den-mietwagen-24095.html](https://www.taxi-heute.de/de/news/taxithemen-allg_taxiunternehmerin-erklaert-ihre-flucht-den-mietwagen-24095.html), zuletzt geprüft am 08.07.2024.

Rein, Hartmut; Schule, Alexander (Hg.) (2012): Tourismus im ländlichen Raum. Wiesbaden: Springer Gabler.

Roland Berger/Intraplan/Florenus (Hg.) (2021): Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität. Unter Mitarbeit von Alexander Möller, Rafael Geisler, Julia Nickel, Martin Arnold, Jonas Hortemann und Michael Schaub. VDV. München.

Rößler, Jana; Hielscher, Volker; Schwarz, Kathleen (2022): Barrieren im ÖPNV – Wofür braucht man einen Begleitdienst? In: Jan Alexandersson, Daniel Bieber, Sascha Roder, Jana Rößler und Kathleen Schwarz (Hg.): Mobilität und Teilhabe – Begleitdienste im öffentlichen Personennahverkehr. Erfahrungen aus einem sozio-technischen Forschungsprojekt. Wiesbaden: Springer VS, S. 1–27.

Rößler, Jana; Roder, Sascha (2022): Optionen mobilitätseingeschränkter Menschen im ländlichen Raum. In: Jan Alexandersson, Daniel Bieber, Sascha Roder, Jana Rößler und Kathleen Schwarz (Hg.): Mobilität und Teilhabe – Begleitdienste im öffentlichen Personennahverkehr. Erfahrungen aus einem sozio-technischen Forschungsprojekt. Wiesbaden: Springer VS, S. 123–145.

Rühle, Axel (2023): TMV und SoVD gründen ständige Kommission zum Inklusionstaxi. In: *Taxi Times*, 26.10.2023. Online verfügbar unter <https://taxi-times.com/tmv-und-sovd-gruenden-staendige-kommission-zum-inklusionstaxi/>, zuletzt geprüft am 08.07.2024.

Rühle, Axel (2024): VSPV setzt für das Taxi einen Fuß in die Tür des Verkehrs der Zukunft. In: *Taxi Times*, 18.06.2024. Online verfügbar unter <https://taxi-times.com/vspv-setzt-fuer-das-taxi-einen-fuss-in-die-tuer-des-verkehrs-der-zukunft/>, zuletzt geprüft am 08.07.2024.

Schaaffkamp, Christoph; Klauser, Charlotte; Friese, Felix (2024): Personalmangel im kommunalen ÖPNV. KCW GmbH. Online verfügbar unter <https://www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/personalmangel-im-kommunalen-oepnv>, zuletzt aktualisiert am 04.07.2024, zuletzt geprüft am 04.07.2024.

Schlömer, Claus (2015): Demographische Ausgangslage: Status quo und Entwicklungstendenzen ländlicher Räume in Deutschland. In: Uwe Fachinger und Harald Künemund (Hg.): Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten. Wiesbaden: Springer VS (Research), S. 25–43.

Siebenpfeiffer, Wolfgang (Hg.) (2021): Mobilität der Zukunft. Intermodale Verkehrskonzepte. Berlin, Heidelberg: Springer Vieweg (ATZ/MTZ-Fachbuch).

Sozialverband Deutschland e.V. (Hg.) (2023): SoVD und Taxi-Dachverband wollen Inklusionstaxis voranbringen. Online verfügbar unter <https://www.sovd.de/presse/pressemitteilungen/meldung/sovd-und-taxi-dachverband-wollen-inklusionstaxis-voranbringen>, zuletzt aktualisiert am 25.04.2023, zuletzt geprüft am 08.07.2024.

Stadtwerke Münster GmbH (Hg.) (2024): LOOPmünster. Online verfügbar unter <https://www.stadtwerke-muenster.de/hilfe/mobilitaet/loop-muenster>, zuletzt geprüft am 03.07.2024.

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (Hg.) (2024): ÖPNV-Organisationsstruktur. Online verfügbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/organisation-finanzierung/oepnv-organisationsstruktur.html>.

Wilde, Mathias (2023): Vernetzte Mobilität. Grundlagen, Konzepte und Geschäftsmodelle. Berlin, Heidelberg: Springer Vieweg (erfolgreich studieren).

Wolf, Malte (2022): Simulationsbasierte Sensitivitätsanalysen anhand von Key-Performance-Indikatoren im On-Demand Verkehr. Masterarbeit. Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Salzgitter.

Zeppenfeld, Runa (2012): Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum. In: Hartmut Rein und Alexander Schule (Hg.): Tourismus im ländlichen Raum. Wiesbaden: Springer Gabler, S. 111–126.