

Stellungnahme

**Tourismusausschuss des Deutschen
Bundestages**

**„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen
sich die Mobilitätsdienstleister der
wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger
Mobilität?“**

Mittwoch, 3. Juli 2024

durch den

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6
10117 Berlin

Berlin, 21. Juni 2024

Taxi: Sharing-Economy seit 1893

Auch wenn die Sharing-Economy oft als eine neue Entwicklung angesehen wird, die aus den zunehmenden Möglichkeiten der Digitalisierung resultiert, ist das Taxi von Anfang an ein "geteiltes" Gut gewesen.

Wenn es Taxi nicht gäbe, wir würden es heute erfinden: Taxi ist flexible Mobilität in Ergänzung zu Bus und Bahn. Es zählt zum ÖPNV, steht jederzeit zum Einstieg bereit und bringt täglich rund 1,2 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel. Als 1893 das erste Taxi durch Dessau rollte, ermöglichte es Menschen Mobilität, die kein eigenes Auto hatten. Heute – rund 130 Jahre später – ermöglicht die elfenbeinfarbene Flotte Mobilität für Menschen, die nicht selbst fahren wollen oder können.

Heute wie damals macht das Taxi mobil ohne eigenes Auto. Wer den Verkehr mit dem Privat-Pkw zurückdrängen will, braucht flexible Mobilitätslösungen. Taxi ist Sharing-Economy seit 1893.

Die Taxi-Flotte ist acht Jahre voraus

Ein Taxi in Deutschland ist im Schnitt zwischen zwei und drei Jahre alt. Zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Privat-Pkw ist rund zehn Jahre alt. Die Taxi-Flotte ist somit der Entwicklung im gesamten Fahrzeugmarkt um etwa acht Jahre voraus. Die Taxi-Flotte ist modern, hoch-effizient und damit nachhaltig.

Schon heute setzt das Taxi vielfach auf Hybrid-Fahrzeuge, die jetzt Stück für Stück durch batterieelektrische Autos abgelöst werden. In Hamburg sind bereits 25 Prozent der Taxiflotte emissionsfrei unterwegs.

Die Zukunft des Mobilitätssektors ist elektrisch. Und da Taxis im Schnitt sechsmal so viele Kilometer pro Jahr fahren wie ein Pkw, sollte die Taxiflotte bei der Elektrifizierung Priorität haben. Bislang gibt es Förderrichtlinien für Busse und für Lkw, aber noch nicht für Taxis.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen fordert den Bundestag auf, eine solche Regelung auch für Taxis zu schaffen, denn je früher wir umsteigen, desto besser. Die Branche hat bereits einen detaillierten [Bundesfahrplan E-Taxi](#) vorgelegt, um bis 2030 80 Prozent der Flotte auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

Kunden haben die Wahl: Bestelloption „green“ in Apps

Die Taxi-Apps reagieren auf die wachsende Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen mit einem entsprechenden Angebot. In den Apps können Kunden ohne Aufpreis auf die nachhaltige Flotte zugreifen. So erhalten die Kunden eine nachhaltige Mobilitätslösung im Taxi und können gleichzeitig die Mobilitätswende im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“. 42.000 der 50.000 Taxis in Deutschland sind digital über Apps buchbar, die größte Abdeckung haben die Apps taxi.eu und TaxiDeutschland.

Festpreise machen Taxis besser zugänglich

Taxis fahren zu festgesetzten und verbindlichen Tarifen. Gerade ortsunkundige Touristinnen und Touristen können aber schlecht abschätzen, wieviel eine Beförderung sie tatsächlich kosten wird. Um die Zugänglichkeit zu erhöhen, macht sich das Taxigewerbe für die Einführung von Festpreisen im Taxi stark. 500 Tarifbezirke gibt es in Deutschland, derzeit ist diese Lösung nur in Berlin und München umgesetzt. Das Taxigewerbe möchte bundesweit flächendeckend Festpreise anbieten können. Die Städte und Kommunen müssen den Weg frei machen, das schnellstmöglich umzusetzen.

Pooling-Verkehre im Taxi umsetzen

Neben der „normalen“ Taxinutzung, bei der Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Menschen nacheinander bedient werden, besteht auch die Möglichkeit, das Taxi selbst zu teilen und mehrere Personen gleichzeitig zu befördern. Wenn Pooling-Verkehre neu eingerichtet werden, sollte darauf geachtet werden, die schon vorhandene Taxi-Flotte einzubinden. Der Aufbau von Parallel-Flotten ist ineffizient und unnötig.

Gerade im ländlichen Raum besteht ein Bedarf nach solchen Verkehren, um eine angemessene ÖPNV-Anbindung im Sinne der Daseinsvorsorge wirtschaftlich darstellen zu können. Regelmäßig können sich solche Verkehre aber nicht allein aus den Fahrgasteinnahmen finanzieren. Deshalb braucht es einen Zugang zur ÖPNV-Finanzierung.

Ein Beispiel von ein erfolgreiches On-Demand Sharing-Mobilitätsmodell, ist das ÖPNV-Taxi. Wenn Linienbusse, das gängigste öffentliche Verkehrsmittel in ländlichen Gebieten, zu selten kommen und/oder die gewünschte Strecke nicht schnell oder effizient genug fahren, können ÖPNV-Taxis die Lücke in

dieser Verkehrsnachfrage füllen. Per App wird dem ÖPNV-Fahrgast hier das ÖPNV-Taxi angeboten und mit einem geringen Komfort-Zuschlag gegenüber dem Linienverkehr bepreist. Damit soll der Mobilitätsgarantie gewährleistet werden. Das ÖPNV-Taxi (auch „Anrufsammeltaxi“), gibt es jetzt schon in vielen ländlichen Kreisen.

In Kreisen, in denen das ÖPNV-Taxi bereits verkehrt, z.B. im baden-württembergischen [Landkreis Freudenstadt](#), sind es erfahrungsgemäß vor allem Einheimische, die es nutzen. Das Preismodell macht es vor allem für Personen mit einem Abonnement attraktiv (seit Einführung des Deutschland-Ticket verfügen aber auch viele Touristen über ein Abonnement).

Mobilität gestalten – PBefG nutzen

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein gutes Gesetz, denn es schützt die Verbraucher und es gibt den Städten und Kommunen weitreichende Möglichkeiten, das Mobilitätsangebot vor Ort zu steuern und zu ordnen. Von diesen Möglichkeiten sollte Gebrauch gemacht werden.

Das Taxi als nachhaltige Mobilitätslösung ist stark reguliert: Politik und Verwaltung können die Zahl der Fahrzeuge vorgeben, können Vorgaben zu zulässigen Emissionen machen und zur Barrierefreiheit, setzen die Preise fest und bestimmen die Ordnung des Verkehrs. Das ist auch gut so.

Umgekehrt darf ein so weitgehend reguliertes Taxigewerbe aber nicht einem unkontrollierten Wettbewerb mit weitgehend unregulierten Plattform-Mietwagen wie etwa von Uber und Bolt ausgeliefert werden. Vielmehr müssen diese Marktsegmente plausibel voneinander abgegrenzt werden, so wie es auch das PBefG vorsieht.

Das PBefG stellt insoweit keine Hürde für die Einführung von nachhaltigen Mobilitätslösungen dar. Es ist vielmehr ein Gestaltungsinstrument, um nachhaltige Mobilitätslösungen zu ermöglichen und zu schützen.

Besonders wichtige Beispiele für solche Schutzinstrumente sind die Rückkehrpflicht und Mindestpreise für Mietwagen. Rückkehrpflicht bedeutet, dass ein auftragsloses Uber-Fahrzeug nach Ausführung einer Fahrt an seinen Betriebssitz zurückkehren muss und nicht auf der Suche nach Fahrgästen in der Stadt herumfahren darf. Taxen müssen in dieser Situation die Taxihalteplätze anfahren. Mit dem Instrument soll verhindert werden, dass Mietwagen taxiähnlichen Verkehr (ad hoc

Beförderungen) ausführen. Die Regelung schützt die Städte darüber hinaus vor einem Verkehrskollaps durch eine Flut von Uber-Fahrzeugen, wie es aus den US-Metropolen bekannt ist. Die Rückkehrpflicht fand deshalb in der politischen Debatte um die PBefG-Novelle 2021 auch unter Umweltverbänden breiten Rückhalt.

Mindestpreise für Mietwagen sind ein 2021 neu eingeführtes Instrument, um eine Flut von Dumping-Verkehren zu verhindern, die sowohl dem Taxi als auch dem Linienverkehr Konkurrenz machen. Derzeit gibt es Mindestpreise nur in zwei von 500 Genehmigungsbezirken (Leipzig und Lörrach). Der Bundesverband Taxi und Mietwagen unterstützt ausdrücklich die Einführung solcher Mindestpreise, um Dumping-Verkehr zu Lasten von Mensch und Umwelt zu verhindern. Die Einführung von Mindestpreisen durch Städte und Kommunen sollte beschleunigt werden.