

Stellungnahme

**Tourismusausschuss des Deutschen
Bundestages**

**Anhörung zu modernen
Tourismuskonzepten: Sharing-Economy
(Stadt und Land)**

Mittwoch, 20. März 2024

durch den

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6
10117 Berlin

Berlin, 13. März 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. Mit einem Fahrzeug werden die Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen befriedigt. Die Tatsache, dass dieses Auto mit einem Fahrer ausgestattet ist, unterscheidet es von anderen Sharing-Modellen, macht es aber auch für Kinder, ältere Menschen oder andere Personen, die nicht selbst fahren können und wollen, zugänglich. Taxi ist Sharing-Economy seit 1893.

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. Auch können Sie die Sorge haben, dass der Fahrer nicht die kürzeste Strecke wählt (wozu er aber verpflichtet ist). Diese Unsicherheiten können ein Hindernis darstellen, das Taxi als Mobilitätsform zu wählen.

Ein vorab bestimmter Festpreis für die Beförderung würde den Touristen diese Sorge nehmen. Der Preis wäre für den Fahrgast transparent, verlässlich und planbar. So wären Taxifahrten auch als Teil von Mobilitätsketten vorab buchbar, also etwas eine Anreise mit Bahn und dann eine Beförderung vom Bahnhof zum Hotel mit dem Taxi zu einem vorab feststehenden Preis.

In ländlichen Gebieten reichen die öffentlichen Verkehrsmittel oft nicht aus, um alle Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Wir wissen, dass der "[modal Split](#)" des privaten Pkw in ländlichen Regionen deshalb deutlich höher ist. Dennoch sollten angemessene öffentliche Verkehrsmittel sowohl für Einheimische als auch für Touristen zur Verfügung stehen: ein sogenannte „Mobilitätsgarantie“.

Festpreise würde auch bei der Integration der Taxibuchung in die großen ÖPNV-Apps helfen. Sie könnte den Verbrauchern alle Optionen aufzeigen, die sie für ihre Fahrt haben, und würde Unsicherheiten oder Unwissenheit beseitigen.

Seit der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG, Bundesgesetz) 2021 besteht die Möglichkeit, solche Festpreise zuzulassen. Dies muss aber durch die örtlich zuständige Genehmigungsbehörde veranlasst werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen spricht sich dafür aus, Festpreise möglichst flächendeckend in Deutschland zuzulassen. Derzeit ist dies lediglich in der Stadt München der Fall und wird sehr gut angenommen.

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).

Taxis in Stadt und Land erhalten

In städtischen und ländlichen Gebieten steht das Taxigewerbe vor verschiedene Herausforderungen.

Das Hauptproblem auf dem Land ist das "Taxisterben", da die wirtschaftlichen Grundlagen oft nicht vorhanden sind, um die notwendigen Taxibetriebe auf Dauer zu erhalten. Das führt dazu, dass das Verkehrsangebot in den ländlichen Gebieten verknappt und die Mobilitätsarmut zunimmt. Hier kann die Förderung von Pooling-Verkehre, wie es in ÖPNV-Taxis geschieht, helfen, da es mehr Einnahmen generiert.

Das größte Problem in der Stadt ist der unfaire Wettbewerb durch große, internationale Mietwagenfirmen, die dem etablierten Taxigewerbe das Leben schwer machen, u.a. durch Preisdumping und andere halblegale und sogar illegale Konstruktionen. Dadurch können diese Plattformen viel niedrigere Preise als "normale Taxis" anbieten, sie sind auch nicht an die für Taxis geltende Tarifpflicht gebunden. Dass die Verbraucher riskieren, in einem von ihnen vermittelten Auto [unversichert](#) unterwegs zu sein, stört die Betreiber nicht.

Dagegen lässt sich aber etwas tun. Mit der Novellierung des PBefG haben die Kommunen die Möglichkeit, Mindestpreise für Mietwagen einzuführen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht hierin ein geeignetes Mittel, um einen fairen Wettbewerb ohne Preisdumping zu ermöglichen.

Digitale Buchungs-Apps sind bereits verfügbar

Die digitale Buchbarkeit von Taxis wird stetig verbessert. Mit den Apps „[Taxi Deutschland](#)“ und „[taxi.eu](#)“ bestehen bereits zwei überregionale und teilweise internationale Buchungs-Apps, die neben Großstädten auch Mittelzentren und einige ländliche Bereiche abdecken.

Darüber hinaus wird das Taxi teilweise in Apps des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden, beispielweise die Jelbi-App in Berlin.

Die Frage, ob wir "Uber (und Co.) auf dem Land brauchen", kann nur mit nein beantwortet werden. Die Tatsache, dass sie derzeit nur in Großstädten operieren und nicht in ländlichere Gebiete vorgedrungen sind, zeigt, dass ihr Geschäftsmodell, den etablierten Markt zu unterbieten, indem sie die Regeln, die diesen Markt regulieren, aushebeln (und oft auch [überschreiten](#)), außerhalb der Großstädte nicht funktioniert. Die Chancen der Digitalisierung sind zu nutzen, jedoch so, dass ein fairer Wettbewerb befördert wird.

Flottentransformation hin zu E-Taxis fördern

Auch die Taxibranche kann und will es nicht ignorieren: 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.

Fazit

Taxis sind seit mehr als 130 Jahren gelebte Sharing Economy. Sharing Economy und Shared Mobility in Stadt und Land zu stärken bedeutet, das Taxi zu schützen, weiterzuentwickeln und zu stärken.

Trotz aller Begeisterung für die Sharing Economy ist das System Taxi unter Druck. Im ländlichen Raum ist die Mobilitätsversorgung in Gefahr, weil das Taxi als einziger Teil des ÖPNV ausschließlich aus Fahrgasteinnahmen finanziert wird und nicht aus öffentlichen Mitteln. Das ÖPNV-Taxi und die Einbindung in die ÖPNV-Finanzierung können hier Abhilfe schaffen. In den Städten ist das Taxi in Gefahr, weil Dumping-Anbieter wie Uber und Bolt das Geschäftsmodell unterwandern, aushöhlen und in seiner Existenz gefährden. Hier würden Mindestpreise für einen fairen Wettbewerb im Sinne der Daseinsvorsorge schützen.

Das System Taxi sollte aber auch weiterentwickelt und gestärkt werden. Zum einen, in dem die Chancen der Digitalisierung genutzt werden und das Taxi auch digital eng mit dem Linienverkehr verknüpft wird. Ein wichtiger Baustein hierfür: Festpreise im Taxi ermöglichen. Und zum anderen: Vor dem Hintergrund der Klimakrise und der Mobilitätswende brauchen die Taxiunternehmen gezielte Unterstützung, um die

Flottentransformation hin zu emissionsfreien Fahrzeugen zu bewältigen. Hierfür braucht es eine nationale Förderrichtlinie E-Taxi. Diese Aufgabe sollte der Bund übernehmen.