

# Lösungsblatt: Mehr Mobilität für den ländlichen Raum

Die Verbesserung der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum ist ein zentraler Faktor für die Lebensqualität. Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bietet verschiedene Stellschrauben, die sich positiv oder negativ auf dieses Angebot auswirken werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Mobilität zielgerichtet und kommunal gesteuert für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

## **Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge – auch und gerade auf dem Land**

Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe gilt in Deutschland als Grundrecht. Sie auch im ländlichen Raum und auch dann zu gewährleisten, wenn kein eigenes Fahrzeug vorhanden ist oder gefahren werden kann, ist Teil der Daseinsvorsorge. Das Taxi übernimmt vielerorts diese Rolle als Garant für Mobilität und Partner der Kommunen. Das Taxi ist Teil des ÖPNV mit den typischen ÖPNV-Pflichten: Tarifpflicht, Betriebspflicht und Beförderungspflicht.

## **Unzureichende Versorgung im ländlichen Raum**

In manchen Teilen Deutschlands ist die Versorgung mit Taxis heute unzureichend oder nicht mehr vorhanden. Das ist immer dann der Fall, wenn die Aufrechterhaltung des (eigenwirtschaftlichen) Taxibetriebs wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist. In diesen Fällen gibt es häufig so genannte Mietwagen mit Fahrer für die Personenbeförderung, die jedoch nicht die o.g. Pflichten erfüllen müssen und somit auch nicht in gleicher Weise die Versorgung sicherstellen können.

## **PBefG-Reform nutzen, um Mobilität auf dem Land zu stärken**

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen erkennt hier politischen Handlungsbedarf. Die anstehende Novelle des PBefG sollte dazu genutzt werden, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Beförderung – insbesondere so genannte Sharing-Verkehre – zielgerichtet für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

## **Das Taxi vor Ort stärken**

Wenn Taxiunternehmen ihren Betrieb aufgeben, dann liegt das meist daran, dass der Betrieb nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist: Eine 24h-Bereitschaft vorzuhalten ist bei einer sehr geringen Nachfrage nicht eigenwirtschaftlich leistbar. Daher empfiehlt der Bundesverband, Spielräume der Kommunen für eine Stärkung des Taxiverkehrs zu nutzen. Neben speziellen Tarifen sollte verstärkt auch eine fokussierte finanzielle Förderung eingesetzt werden, wenn dies zur Aufrechterhaltung des gewünschten Mobilitätsangebots erforderlich ist. Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vorgesehene Mittel von Bund, Ländern und der Europäischen Union können entsprechend eingesetzt werden.

Um die wirtschaftliche Grundlage von Mobilitätsanbietern in ländlichen Regionen zu verbessern, ist es darüber hinaus sinnvoll die vorhandene Nachfrage, etwa auch Schüler- oder Krankenfahrten, zu bündeln. Bei der Vergabe sind daher auch übergeordnete Verkehrsinteressen zu berücksichtigen. Konkret bedeutet dies, dass Unternehmen, die ÖPNV-Aufgaben erfüllen, vorrangig zu berücksichtigen sind. Selbstverständlich müssen für die Beförderung von Schülern und Kranken die gleichen Qualitätsmaßstäbe gelten, die auch sonst in der Personenbeförderung anerkannt sind. Entsprechende Ausnahmen für die Beförderung von Schülern, Kranken und Behinderten in der so genannten Freistellungsverordnung sind aufzuheben.

### **Bessere Integration der Verkehrssysteme durch Festpreis-Tarif**

Gerade auf dem Land ist das Taxi häufig Teil einer Mobilitätskette, übernimmt also beispielsweise die Beförderung von einer Endhaltestelle zum Wohnhaus, wo der liniengebundene ÖPNV keine ausreichende Versorgung abbildet. Um die Vernetzung mit dem ÖPNV zu verbessern, plädiert der Bundesverband Taxi und Mietwagen dafür, einen kommunal genehmigten und online buchbaren Festpreis-Tarif einzuführen, bei dem der Fahrgast vorab genau weiß, was die Fahrt kostet und er diese vorab (ggf. zusammen mit anderen Mobilitätsleistungen) buchen und bezahlen kann.

### **Sharing als eigene („neue“) Verkehrsform anerkennen**

Sharing im ländlichen Raum hieß lange Zeit Anruf-Sammel-Taxi. Durch die digitalen Möglichkeiten und die App-Vermittlung können nun schneller und besser Fahrgäste gebündelt werden, um so günstiger und flexibler Mobilität anzubieten. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht im Sharing einen wichtigen Schlüssel für eine Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum sowie im suburbanen Gebiet. Sharing ist bislang nur unzureichend im PBefG erfasst. Wir fordern eine eigene Verkehrsform Sharing mit eigenen Rechten und Pflichten ins Gesetz aufzunehmen.

### **Flächengenehmigung für Sharing-Verkehre auf dem Land**

Verkehrspolitisch ist Sharing dort und nur dort sinnvoll, wo der liniengebundene ÖPNV die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung nicht sicherstellt. Wenn solche zusätzlichen Bedarfe in Nahverkehrsplänen festgestellt werden, empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen, Sharing-Verkehre mittels einer Flächengenehmigung zu bestellen. Die Kommune definiert hier ihren Bedarf, das zu bedienende Gebiet, die Zahl der einzusetzenden Fahrzeuge sowie den Tarif. Der Vorteil: Die Kommune hat die Hoheit über ihr Mobilitätsangebot und kann sicherstellen, dass eine Kannibalisierung des liniengebundenen ÖPNV unterbleibt. Um ein optimales Mobilitätsangebot über die Verkehrsträger hinweg herzustellen, sind auch Vertreter des Taxi- und Mietwagengewerbes bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu beteiligen.

### **Sharing-Verkehr als Teil des ÖPNV**

Verkehrspolitisch gehört Sharing auf das Land, wirtschaftlich findet es derzeit aber insb. in der Stadt statt – allerdings mit einer unerwünschten Verlagerung von Verkehr vom liniengebundenen ÖPNV in kleinere Fahrzeuge, die Mehrverkehr verursachen. Es ist daher davon auszugehen, dass Sharing dort, wo es verkehrspolitisch wirklich gebraucht wird, nämlich auf dem Land und den Peripherien der Städte regelmäßig nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben ist. Öffentliche Mittel, ggf. auch solche, die zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vom Bund oder der EU bereitgestellt werden, sind zu diesem Zweck einzusetzen. Wer dort Mobilitätsangebote schaffen will, wo die Nachfrage dafür derzeit nicht ausreicht, kommt nicht darum herum, Geld in die Hand zu nehmen. Wer kleine Fahrzeuge dann und dort einsetzt, wo derzeit große Busse viel Luft durch die Gegend fahren, kann sogar den Aufwand reduzieren.

### **Rückkehrpflicht beibehalten**

Unbedingt zu vermeiden ist im Rahmen der PBefG-Novelle weiterhin die Verlagerung von Mobilitätsangeboten von dem Land in die Stadt. Dieser Trend ist derzeit leider bereits im Umland von Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt und Köln erkennbar. Dies sind diejenigen Städte, in denen über die App Uber Fahrten vermittelt werden und die Rückkehrpflicht von hierüber vermittelten Mietwagen mit Fahrern häufig umgangen bzw. missachtet wird. Hier werden Fahrzeuge im großen Stil von den Umlandgemeinden in die Metropole verlagert, weil dort besseres Geschäft wartet. Die Rückkehrpflicht muss also nicht nur beibehalten werden, um das Taxi in Städten zu erhalten und den Verkehrskollaps zu verhindern, sondern auch, um einem weiteren Ausdünnen der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum entgegenzuwirken.