



LANDESVERBAND BAYERISCHER TAXI UND MIETWAGEN UNTERNEHMEN e.V.

Merkblatt für das Taxigewerbe zur Einführung des ÖPNV-Taxi

Die nachfolgend aufgeführten Handlungsschritte skizzieren ein beispielhaftes Vorgehen, wie das Modell „ÖPNV-Taxi“ in einem Landkreis oder einer Stadt eingeführt werden könnte.

1. Taxigewerbe prüft eigene Kapazitäten und entwickelt „Konzept“ für Politik
 - Das Taxigewerbe im jeweiligen Pflichtfahrgebiet eines Landkreises / einer Stadt (Genehmigungs- und Überwachungsbehörde für den Gelegenheitsverkehr) muss in einem gemeinschaftlichen Prozess herausarbeiten, wo und wann Kapazitäten für das ÖPNV-Taxi zur Verfügung stehen könnten (Auflistung Betriebssitze, Anzahl Unternehmen, Anzahl Taxigenehmigungen, aktuelle Auslastung etc.).
 - Das Taxigewerbe sollte eine Analyse der Leistungsfähigkeit des Linienverkehrs im Pflichtfahrgebiet vornehmen:
 - Identifizierung von Lücken des ÖPNV, insbesondere abends, nachts, am Wochenende oder in den Ferien und Aufzeigen von unattraktiven Linienverkehren im ländlichen Raum (Linienverkehre, die stark mäandern und damit ihre Leistungsfähigkeit stark herabsetzen).
 - Die Analyse sollte in Form einer „Grobanalyse“ möglichst unter Hinzuziehung eines Planungsbüros angefertigt werden (Ergebnis der Analyse: Straffung des Linienverkehrs und Bedienung der dann entstehenden Lücken durch das Taxigewerbe → Zubringerfunktion für den Linienverkehr und Direktverbindungen); alternativ kann eine einfache Vorabprüfung durchgeführt werden (ein ländlicher Linienverkehr mit einer Beförderungsleistung von weniger als 20 km/h (Luftlinie Start-Ziel) ist für die Nutzer voraussichtlich unattraktiv).
2. Zugehen auf lokale Politik
 - Das Taxigewerbe kann den örtlichen verkehrspolitischen Sprechern / Fraktionsvorsitzenden / Landräten bzw. Bürgermeistern das Thema „ÖPNV-Taxi“ vorstellen und ein grundsätzliches Konzept beifügen (siehe oben unter Nr. 1).
 - Die verkehrspolitischen Sprecher können auf dieser Grundlage das Konzept in den politischen Gremien vorstellen; ggf. unter Zuhilfenahme von Beratern.
 - Wichtige Argumente für die Einführung können insbesondere sein:
 - Das Modell des ÖPNV-Taxi ist wirtschaftlich nachhaltig, da es bei entsprechender Tarifgestaltung auch ohne Fördergelder durch die öffentliche Hand finanzierbar ist.
 - Das ÖPNV-Taxi deckt Zeiträume ab, die der Linienverkehr nicht gut abdeckt (nachts, Wochenende, Ferien).



LANDESVERBAND BAYERISCHER TAXI UND MIETWAGEN UNTERNEHMEN e.V.

- Das ÖPNV-Taxi stellt eine echte Mobilitätsgewährleistung im Sinne einer Daseinsvorsorge für sozial schlechter gestellter Bürger dar (Mobilitätsgewährleistung als soziale Klammer in dem Gemeinwesen Landkreis).
 - Das ÖPNV-Taxi hilft bei der Krankenversorgung „unterhalb“ der SGB V-Fahrten.
 - Das ÖPNV-Taxi stellt eine Mobilitätsalternative für Jugendliche dar und verhindert auf diesem Wege „Alkoholunfälle“; zudem wird der Einsatz vom „Eltern-Taxis“ nicht notwendig.
 - Das ÖPNV-Taxi stellt insbesondere für Frauen eine sichere Mobilitätsalternative dar.
 - Es wird eine Möglichkeit zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Straffung des Liniennetzwerks mit besseren Fahrzeiten (ggf. sogar mit besseren Takten) geschaffen.
 - Der Einsatz von Bestandsfahrzeugen (Taxen) ist umweltfreundlich.
 - Es wird ein Modell mit regionalen Unternehmen aufgebaut, die vor Ort Steuern zahlen. Diese werden unternehmerisch durch das Modell des ÖPNV-Taxi gestärkt.
 - Es bedarf keiner EU-weiten Ausschreibung zur Beschaffung der Betriebsleistungen.
3. Informelle Gespräche zur detaillierten Vorstellung des Modells
- Sofern die lokale Politik Interesse an der Umsetzung hat, können informelle Gespräche gemeinsam mit dem Landesverband und entsprechenden Beratern geführt werden, um das Modell detailliert den Entscheidungsträgern vorzustellen.
 - In Bayern kann ggf. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) am Diskussionsprozess beteiligt werden, die ÖPNV-Aufgabenträger dabei unterstützen soll, ODM-Verkehre einzurichten (siehe auch <https://www.wir-bewegen.bayern.de/on-demand>).
 - Daneben kann auch der Austausch mit den örtlichen Busunternehmen sinnvoll sein.
4. Prüfung Förderkulisse
- Aktuell ist das Modell ÖPNV-Taxi in einigen Bundesländern ausdrücklich förderfähig (in Bayern zum Beispiel gemäß der Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa) vom 16. Mai 2023).
5. Politische Beschlussfassung
- Die Politik muss nach den vorgelagerten Prüfschritten (siehe oben) die Verwaltung damit beauftragen, das Modell „ÖPNV-Taxi“ umzusetzen.



LANDESVERBAND BAYERISCHER TAXI UND MIETWAGEN UNTERNEHMEN e.V.

6. Beauftragung Berater; Beschaffung / Anpassung der Software
 - Wenn die politischen Beschlüsse vorliegen, müssen Berater beauftragt werden, das Modell rechtlich, ökonomisch und verkehrlich umzusetzen.
 - Es muss gemeinsam ein ÖPNV-Fahrpreis-Tarifmodell ausgearbeitet werden, welches das Modell wirtschaftlich nachhaltig macht (z.B. sozialabhängige Zuschläge).
7. Beschaffung / Anpassung der Software
 - Es muss eine Dispositionssoftware beschafft bzw. eine bereits bestehende Software angepasst werden, die den Anforderungen des Modells entspricht.
8. Abstimmung mit Genehmigungsbehörde
 - Mit der Genehmigungsbehörde ist abzustimmen, dass die taxirechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um ein Modell umzusetzen (Kontingentierung von Taxigenehmigungen, Aktualisierung Taxitarifordnung etc.).
 - Unterstützung bei genehmigungsrechtlichen Fragen durch beauftragte Rechtsberater.
9. Entwurf der Sondervereinbarung; Klärung offene Fragen
 - Es ist eine Sondervereinbarung zu entwerfen, die den Anforderungen des Modells entspricht.
 - Es wird verschiedene Abstimmungsrunden zwischen dem Landkreis / der Stadt als ÖPNV-Aufgabenträger, der Genehmigungsbehörde, den Taxiunternehmen und den Beratern geben, wie das Modell konkret umgesetzt wird. Zudem werden alle offenen Fragen geklärt.
 - Auch Abstimmung mit örtlichen Busunternehmern könnte zielführend sein.
10. Probetrieb und Betriebsstart ÖPNV-Taxi
 - Der Softwareanbieter und die Berater werden den Taxiunternehmen zur Verfügung stehen, um eine reibungsfreie Umsetzung zu gewährleisten.