

DIE ENTDECKUNG DES FAHRGASTES!

1.–3. Juni 2016

Rhein-Mosel-Halle

Koblenz



Taxi- und Mietwagengewerbe als letzter Garant zur Sicherstellung von Mobilität im ländlichen Raum

Thomas Grätz

Thomas Grätz
Deutscher Taxi- und Mietwagenverband



Einige Strukturdaten zum Taxi- und Mietwagengewerbe

- 26.000 Taxiunternehmen → 56.000 Taxifahrzeuge
- 10.000 Mietwagenunternehmen → 37.000 Mietwagenfz

- Beförderte Personen → 435 Millionen/a
- Personenkilometer → 3000.000.000 km

- Jahresumsatz → 4,5 Milliarden Euro

Einige rechtliche Eckpunkte zum Taxi- und Mietwagengewerbe



»die drei Taxi- Haupt- pflichten«

Betriebspflicht

§ 21 PBefG
Die Pflicht,
den genehmigten
Betrieb
einzurichten
und
aufrechtzuerhalten

Beförderungspflicht

§ 22 PBefG
Die Pflicht, im
Pflichtfahrgebiet
mit jedem
Interessenten
einen **Beförderungsvertrag**
abzuschließen

Tarifpflicht

§§ 51, 39 PBefG
Die Pflicht, im
Pflichtfahrgebiet
den geltenden
Taxitarif anzuwenden

**Ergo: Taxenverkehr ist wegen seiner
Bedeutung als »wichtigster Träger
individueller Verkehrsbedienung« und
aufgrund seiner Unterworfenheit unter
Betriebs-, Tarif- und Beförderungspflicht
öffentliches Verkehrsmittel**

Grundlegend: Bundesverfassungsgericht,
Beschl. v. 08.06.1960 – BVerfGE 11,168

Unterscheidung Taxi/Mietwagen

**Keine der
„öffentlichen
Pflichten“ wie
Taxi – kein
öffentliches
Verkehrsmittel**

Die zwei »**Mietwagen-Hauptpflichten**«

Rückkehrpflicht:

Nach Ausführung des Beförderungsauftrages hat der Mietwagen **unverzüglich zum Betriebsitz zurückzukehren**, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebsitz oder der Wohnung des Unternehmers oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten (§ 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG).

Aufzeichnungspflicht:

Den Eingang des Beförderungsauftrages **am Betriebsitz** oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer **buchmäßig zu erfassen** und die Aufzeichnung ein Jahr **aufzubewahren** (§ 49 Abs. 4 Satz 4 PBefG).

- Die Bevölkerung Deutschlands wird älter.
- Der demographische Wandel ist voll im Gange, Senioren sind die einzig wachsende Bevölkerungsgruppe.

Die Bevölkerungszahl in Deutschland sank bereits in den Jahren 2003 bis 2010.

Ungewöhnlich hohe Zuwanderung seit 2011 fängt dies ein wenig und unerwartet auf.

Bei der Fortsetzung der langfristigen demografischen Trends wird die Einwohnerzahl von 80,8 Millionen Ende 2013 auf 67,6 (Szenario schwächere Zuwanderung) beziehungsweise 73,1 Millionen (Szenario stärkere Zuwanderung) im Jahr 2060 abnehmen.

Statistisches
Bundesamt;
13. koord.
Bevölkerungs-
vorausberechnung

Negative Entwicklung bei der Altersverteilung

**2013: 18 % sind unter 20 Jahren,
61 % sind die 20- bis unter 65-Jährigen
21 % sind die 65-Jährigen und Älteren.**

Statistisches
Bundesamt;
13. koord.
Bevölkerungs-
vorausberech-
nung

**2060: 16 % sind unter 20 Jahren,
51 bis 52 % sind die 20- bis 65-Jährigen,
32 bis 33 % sind die 65-Jährigen und
Älteren.**

Reurbanisierung

Abseits der Groß- und Mittelstädte wirkt der Trend des Anstiegs des „**Altersquotienten**“ noch stärker, die jüngeren Jahrgänge ziehen (zurück) in die Städte.

- 1. Kinderzahlen auf dem Land unterscheiden sich nicht mehr von den in den Städten.**
- 2. neue Arbeitsplätze in modernen Wissensgesellschaften entstehen dort, wo sich Unternehmen, Forschungseinrichtungen und kluge Köpfe befinden, die sind in den Ballungsräumen.**
- 3. in den ländlichen Gebieten haben sich die infrastrukturellen Versorgungsbedingungen durch den Wegzug vieler Menschen bereits deutlich verschlechtert.**
- 4. Bundesweit steigen die Bildungswerte, sodass immer mehr junge Menschen nach der Schulzeit an die Hochschule in einer größeren Stadt gehen.**
- 5. viele Städte haben sich erneuert und attraktiviert (Wohnraum, Betreuungsbedingungen für Kinder, Kultur...).**

Deutschlands
demografische
Herausforderungen
- Diskussionspapier
des Berlin-Instituts
für Bevölkerung und
Entwicklung vom
17. März 2016

Teufelskreis für den ÖPNV im ruralen Bereich

Folge der Reurbanisierung für den ÖPNV im ländlichen Bereich:

rückläufige Schülerzahlen machen die Schülerverkehre (bis zu 80% der derz. Kunden) mehr und mehr unrentabel, daraus bedingte Fahrplaneinschränkungen verschlechtern das ÖPNV-Angebot mit großen Gefäßen.

**Hier kann das Taxi- und Mietwagengewerbe
mit den kleineren Fahrzeugen und dank seiner
größeren Flexibilität Problemlöser sein!**



Problemlöser schon, aber:

Zwischenzeitlich gibt es in einer nennenswerten Zahl von dünn besiedelten Flächen auch keine Taxiunternehmen mehr.

Ca. 20 der Gesamtfläche auch ohne Taxiangebot, selbst Mietwagen lohnen sich häufig dann nicht mehr

Lösungsansatz: branchenübergreifende Kooperationen und Stärken differenzierter Bedienungsformen

Die Möglichkeiten sind vielfältig -

- Linien-Taxi
- Anschluss-Linien-Taxi
- Abruf-Linien-Taxi
- Linien-Taxi kombiniert mit Flächenerschließung
- Anruf-Sammeltaxi (»AST-Verkehr«)
- Taxi-Ruf-Service

u.w.

Und es ist auch kein Teufelswerk

**Auch: Routing-Planung
über
Taxivermittlungssysteme**

Auch: Bezuschussung durch die „großen“ ÖPNV-Betriebe

3 To Do's

- **ein auf die Verhältnisse des Bediengebiets abgestimmtes Verkehrsangebot konzipieren,**
- **eine Grundauslastung der Taxi-/Mietwagenunternehmer sicherstellen**
- **eine individuelle Vertragsgestaltung zwischen Verkehrs- und Taxiunternehmen finden**