Akademie Ländlicher Raum
BADEN-WÜRTTEMBERG

Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Baden-Württemberg

LINNE+ KRAUSE
FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

Beitrag von Taxi und Mietwagen zur ÖPNV-Offensive in Baden-Württemberg

25. März 2022

Akademie Ländlicher Raum
BADEN-WÜRTTEMBERG

Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Baden-Württemberg

LINNE+ KRAUSE
FORSCHUNG GUTACHTEN BERATUNG

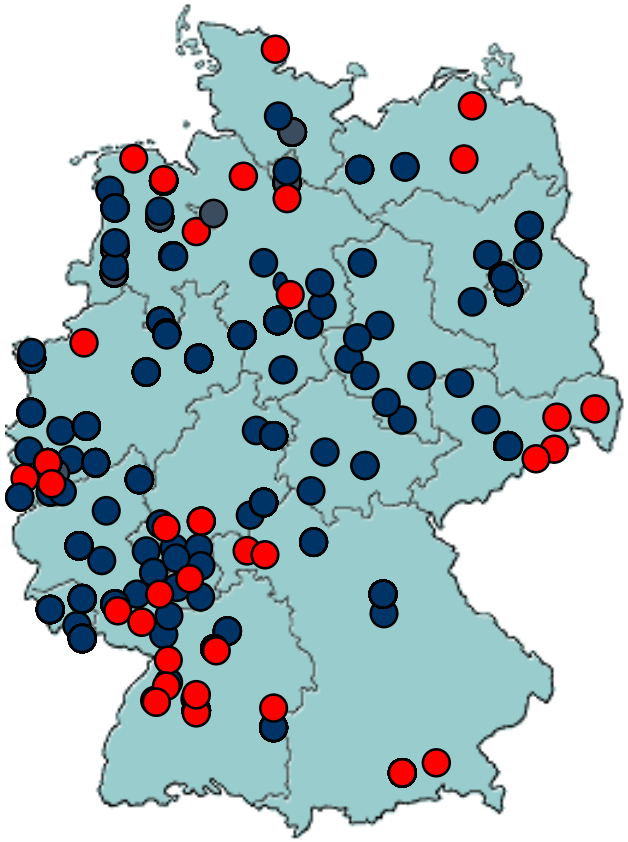
Gutachten zur Funktionsfähigkeit / Wirtschaftlichkeit von Taxi- und Mietwagenmärkten

Städte

Aachen
Berlin
Bielefeld
Braunschweig
Bremen
Delmenhorst
Darmstadt
Dresden
Düsseldorf
Eberswalde
Eschborn
Essen
Frankfurt a.M.
Fulda
Hamburg
Heilbronn
Hildesheim
Kaiserslautern
Koblenz
Köln
Lingen
Ludwigshafen
Magdeburg
Mainz
Mülheim a.d.R.
München
Neumünster
Oldenburg
Osnabrück
Rödermark
Salzgitter
Schweinfurt
Stuttgart
Ulm
Völklingen
Wilhelmshaven

Landkreise

Ahrweiler
Altmarkkreis Salzwedel
Anhalt - Bitterfeld
Barnim
Bautzen
Bergstraße
Bernkastel - Wittlich
Cloppenburg
Cochem - Zell
Düren
Emsland
Gotha
Hameln - Pyrmont
Hannover (Region)
Harz
Heilbronn
Heinsberg
Kleve
Ludwigslust
Mansfeld - Südharz
Meißen
Merzig - Wadern
Neunkirchen
Nordsachsen
Oberbergischer Kreis
Parchim
Rhein - Hundsrück - Kreis
Rhein - Sieg - Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis
Roth
Saalfeld - Rudolstadt
Saarlouis
Sächsische Schweiz
Schmalkalden - Meiningen
Viersen
Wernigerode



aktuelle Projekte
abgeschlossene Projekte

Methodik der NVBW-Untersuchung

- Befragung Genehmigungsbehörden
- Befragung „relevante TMU“
- Befragung Zentralen + Verbände
- Befragung ÖPNV-Akteure
- PBefG-Gutachten

+ ergänzend: örtliche Untersuchungen in

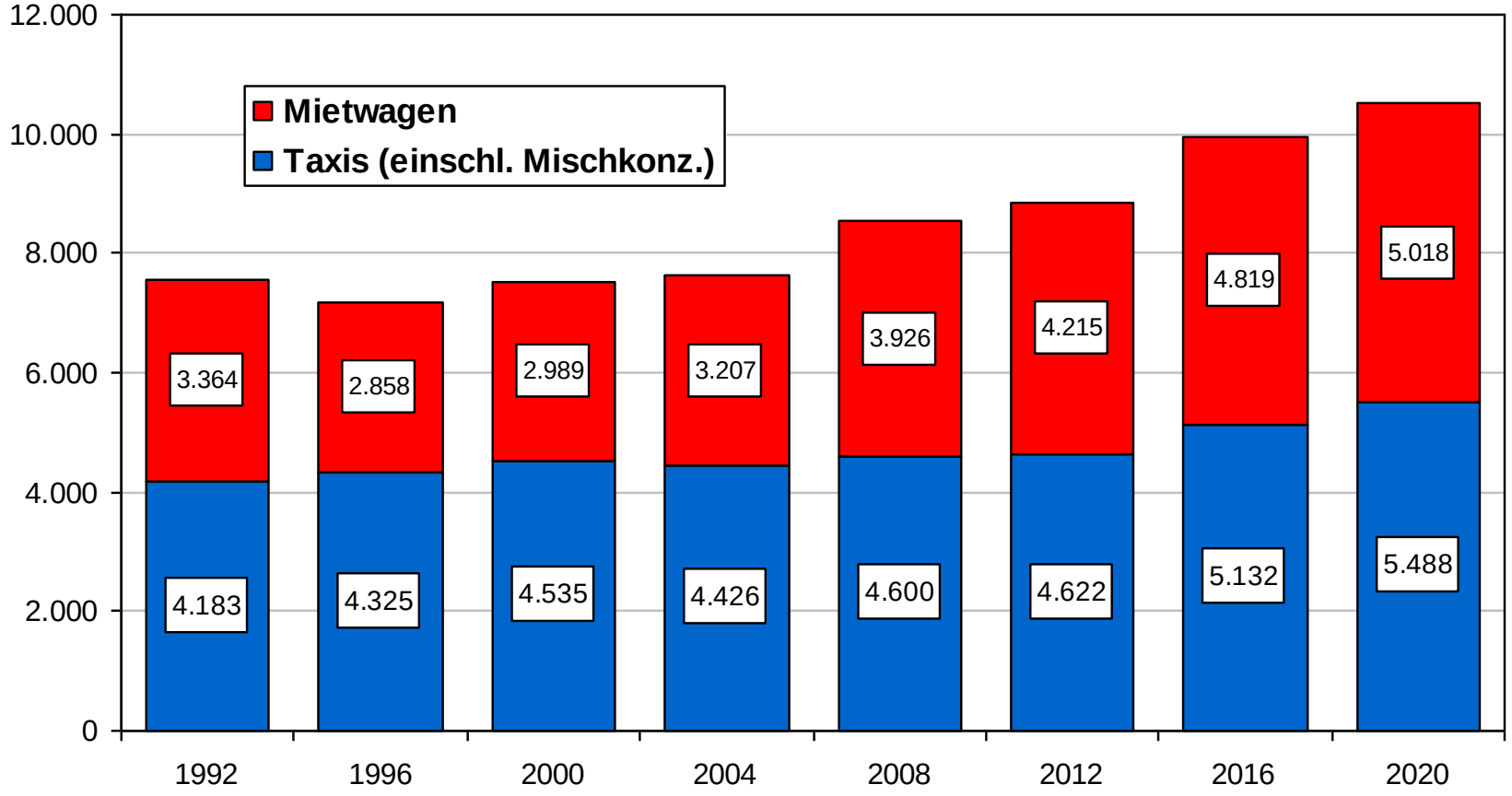
- LK Alb-Donau
- LK Rastatt
- LK Böblingen
- LK Esslingen
- LK Heilbronn
- LK Freudenstadt
- LHS Stuttgart
- Stadt Mannheim
- Stadt Karlsruhe
- Stadt Heilbronn

1.

Versorgungsgrad

Welche Fahrzeuge fahren im ländlichen Raum?

Taxi- und Mietwagengenehmigungen in Baden-Württemberg 1992 bis 2020



Q: BMVI, Sondererhebung 2016 / Genehmigungsbehörden 2020

Versorgung: Stadt- und Landkreise (Extremwerte)

Land-/Stadtkreis	Ew.	Taxi-Dichte	MW-Dichte	T-M-Dichte
Emmendingen	164.712	0,30	0,21	0,50
Alb-Donau-Kreis	194.629	0,17	0,35	0,52
Ravensburg	283.264	0,25	0,35	0,60
Biberach	198.265	0,21	0,45	0,67
Tuttlingen	139.397	0,16	0,58	0,75
Sigmaringen	130.192	0,57	0,18	0,75
Lörrach	228.314	0,58	0,20	0,78
Schwäbisch Hall	194.203	0,21	0,65	0,87
Freiburg im Breisgau	229.636	0,96	0,20	1,16
Main-Tauber-Kreis	132.189	0,39	0,84	1,23
Stuttgart	632.743	1,07	0,16	1,23
Heidenheim	132.006	0,51	0,89	1,40
Heidelberg	160.601	1,00	0,63	1,63
Freudenstadt	117.456	0,37	1,38	1,75
Baden-Baden	54.718	1,86	0,60	2,47
Baden-Württemberg	**11.023.425**	**0,50**	**0,46**	**0,95**

Geschäftsfelder

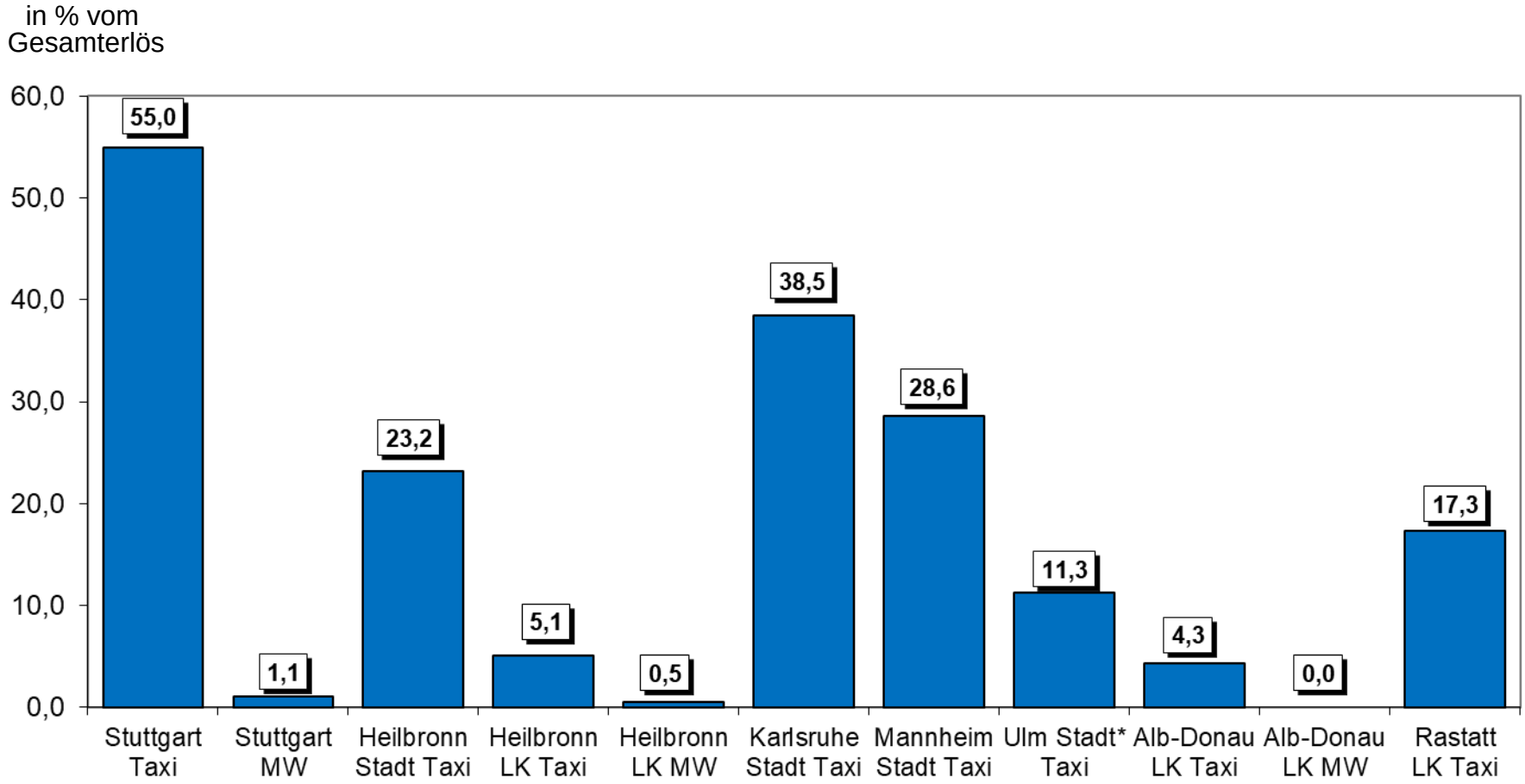
- Privatpersonen
- Geschäftsleute
- Touristen

Ad-Hoc-Geschäft

- Krankenfahrten
- Schülerfahrten
- Personen mit Behinderung
- ÖPNV / Ersatzverkehr
- Kurierfahrten etc.

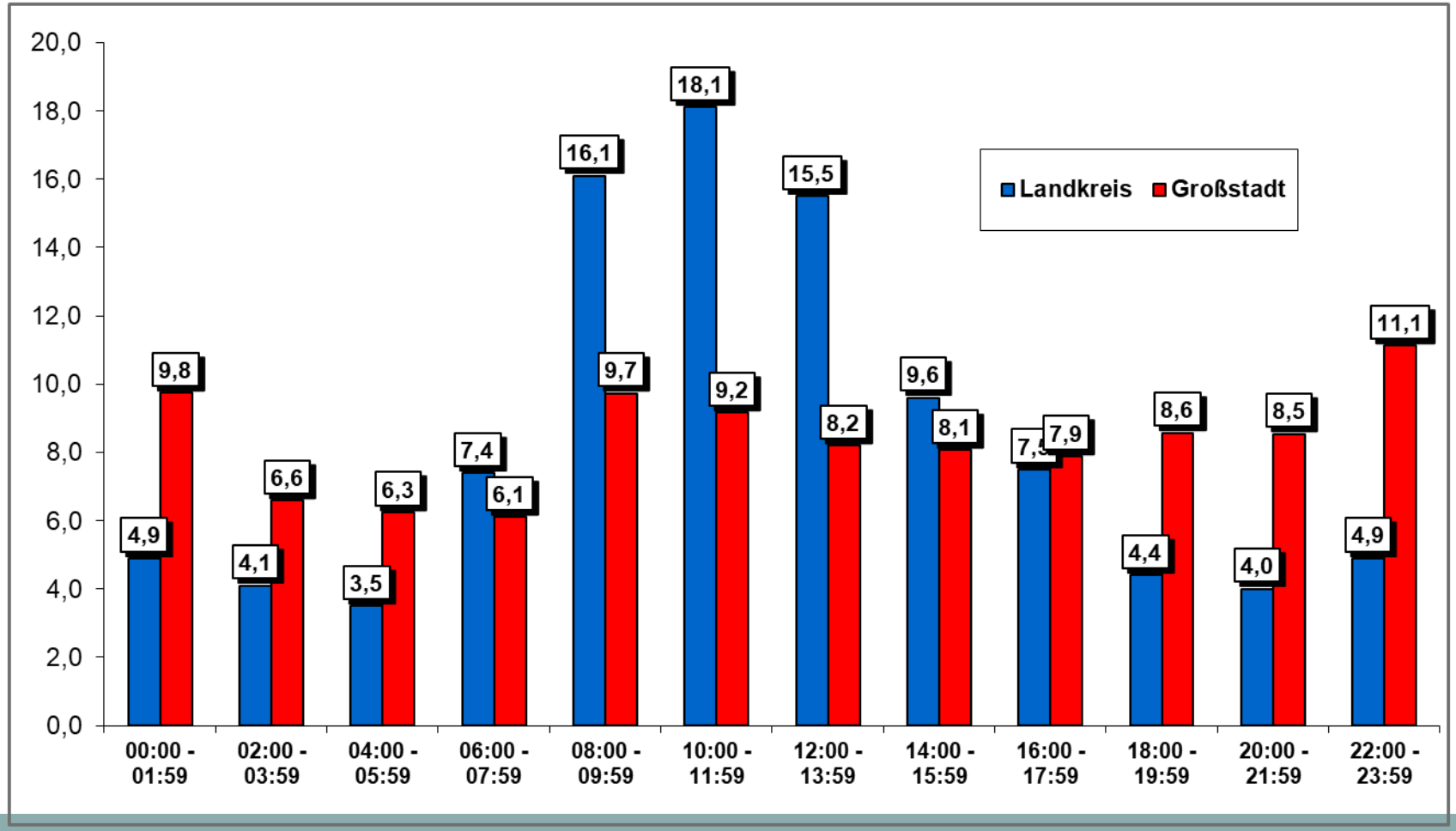
Rechnungsfahrten

Anteil der Ad-hoc erzielten Erlöse bezogen auf die Gesamterlöse der TMU 2018 / 2019 ** - in % -



* 2013 ** Ad-hoc-Geschäft: Halteplatz / Abwinker / App

Zeitliche Auslastung



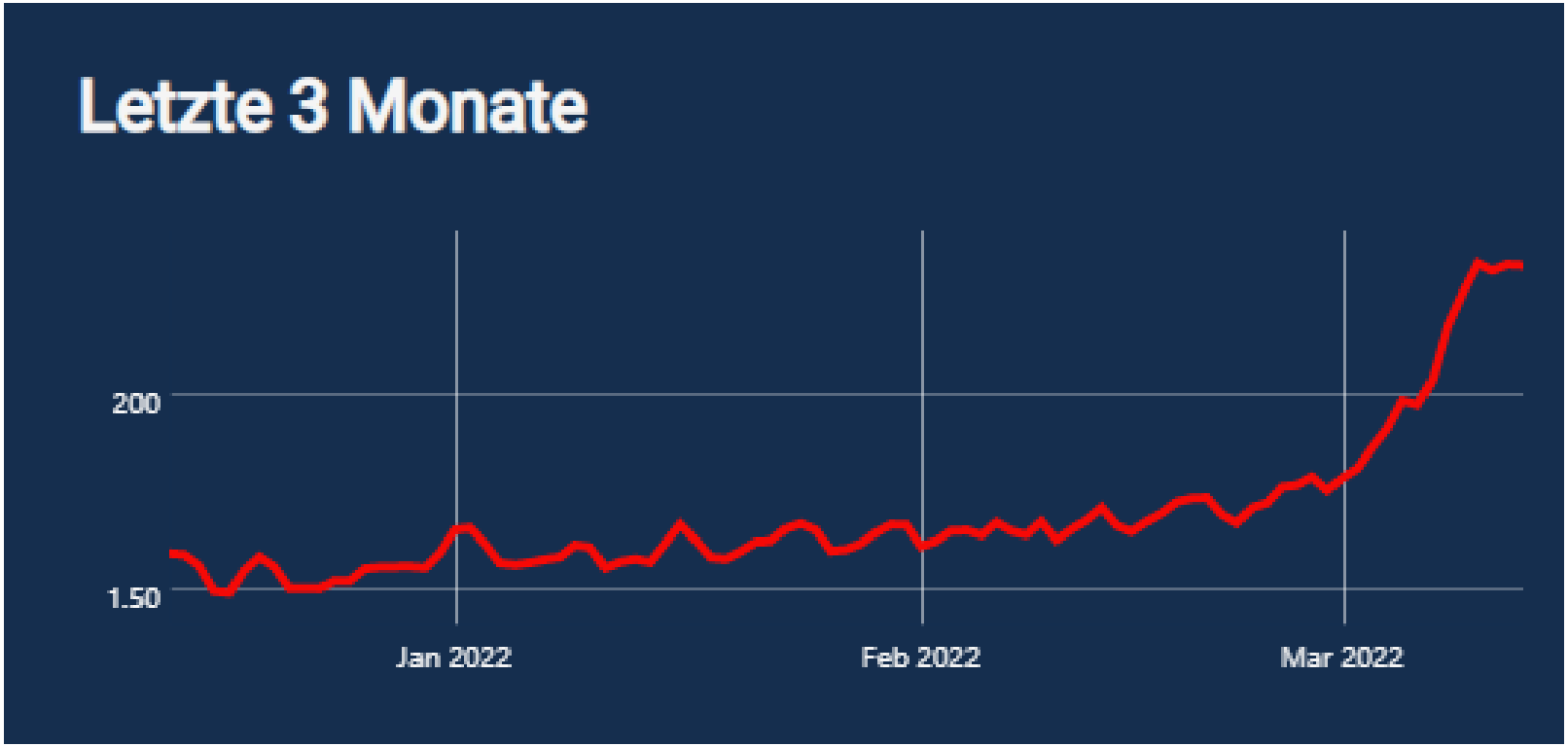
3.
Wirtschaftliche Situation

Gesetzlicher Mindestlohn Jan. 2019 bis Okt. 2022

Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an Gesamtkosten	
					55%	60%
01.01.2019	9,19 €					
01.01.2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	1,7%	1,0%	1,0%
01.01.2021	9,50 €	0,15 €	1,6%	3,4%	1,9%	2,0%
01.07.2021	9,60 €	0,10 €	1,1%	4,5%	2,5%	2,7%
01.01.2022	9,82 €	0,22 €	2,3%	6,9%	3,8%	4,1%
01.07.2022	10,45 €	0,63 €	6,4%	13,7%	**7,5%**	**8,2%**
01.10.2022	12,00 €	1,55 €	14,8 %	30,6 %	**16,8 %**	**18,3 %**

Dieselpreise in Baden-Württemberg
Mitte Dez. 2021 bis Mitte März 2022

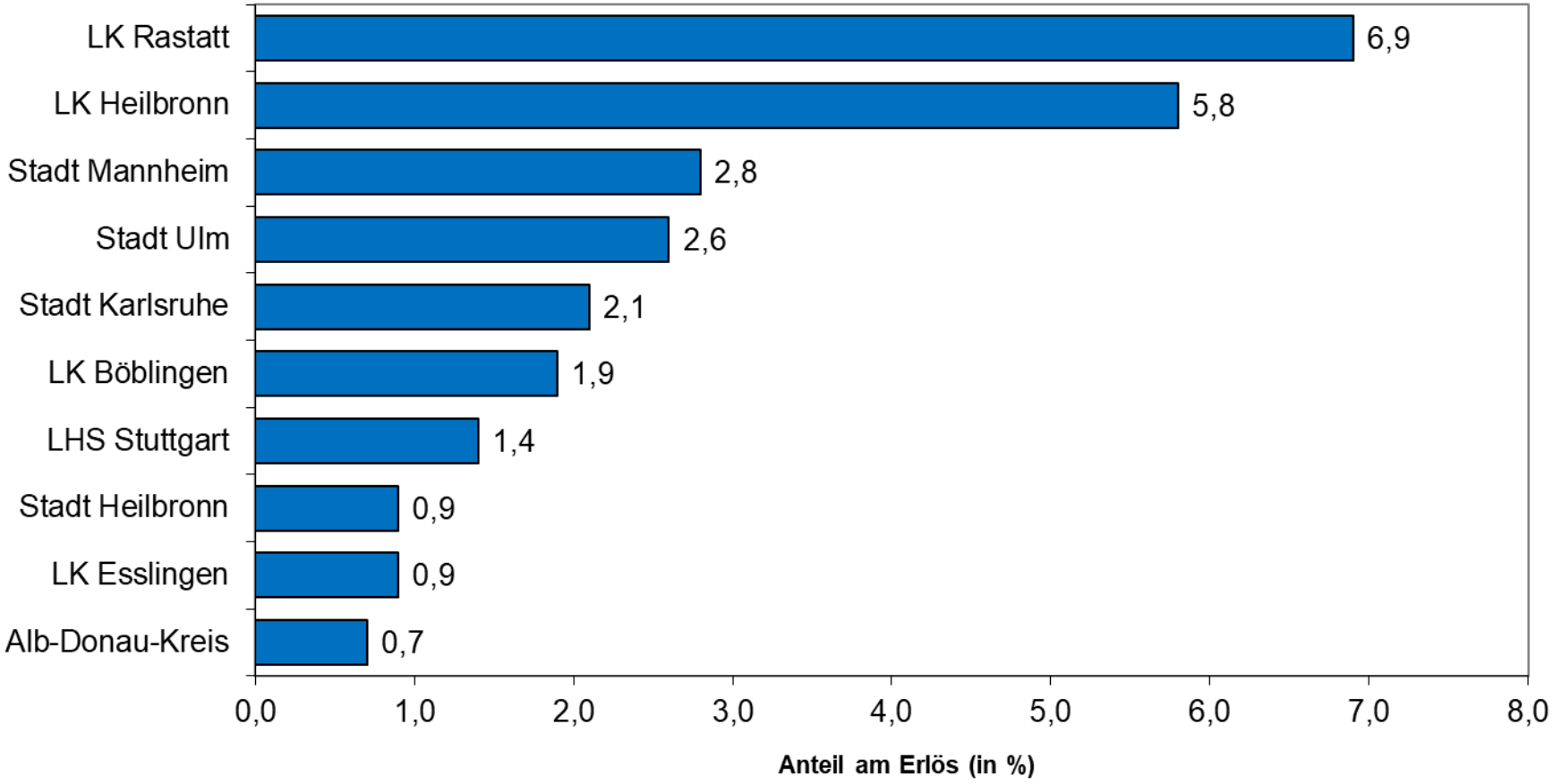
13. März 2022:
2,33 € / Liter
+55%



Q.: clever-tanken.de

4.
ÖPNV-Einbindung

Taxi-Geschäftsfeld ÖPNV (AST / ALT / SEV)
Erlösanteil in %



Interesse an ÖPNV-Einbindung

Joa, da kommt man nicht ran. Das kriegen nur die Großen. Bei den Ausschreibungen haben wir keine Chance.

„Kommt drauf an. Wenn es sich rentiert, warum nicht? Aber den Fußabtreter mache ich nicht mehr.“

Das lohnt sich nicht. Ich muss Fahrzeuge und Fahrer bereitstellen.

Die machen zu wenig Werbung

Nein, kein Interesse. Das soll ja nichts kosten.

Ja, gerne: bessere Auslastung, (etwas) Umsatz, Marketingeffekt

„Ich will mit den Behörden nichts mehr zu tun haben.“

„Ich mach alles, was Geld bringt.“

4.1

Chancen für die ÖPNV-Offensive

Chance 1

- **Massiver Erlösausfall durch Corona-Pandemie**
  „Ich mache alles was Umsatz bringt“
  - **Wegfall von „Taxisituationen“: Gastronomie / Events / Flugreise**
  - **Allgemeine Konsumzurückhaltung / Sparverhalten**
  - **Wegfall von Geschäftsreisen: Video-Konferenzen / Home-Office**
  - **Krisenerfahrung: Rettungsanker Krankenkassen / Schulverwaltung**

Chance 2

- **Wirtschaftlichkeit**
  „Wir können viel günstiger anbieten als Bus oder ODM-Dienste“
  - **Taxi / Mietwagen ist <u>eigenwirtschaftlicher</u> On-Demand-Verkehr (ODM)**
  - **„neue“ ODM-Verkehre sind <u>nicht</u> eigenwirtschaftlich zu betreiben**
  - **Geringere Betriebskosten**
  - **Geringe Personalkosten (nicht an WBO-Manteltarifvertrag gebunden)**
  - **ODM-Aufträge werden in normalen Betrieb eingebunden**

Chance 3

- **Taxiunternehmer sind Experten für örtliche Mobilität**
  „Warum fragt uns eigentlich keiner?“
  - **Planung vom „grünen Tisch“**
  - **Angebot folgt dem Fördergeld**
  - **Marktkenntnis der TMU sollte in Planung einfließen**
  - **„Augenhöhe“**

4.2

Worauf ist bei der ÖPNV-Offensive zu achten

Herausforderung 1

- **Räumliches Problem**

  „Die Fahrzeuge sind nicht dort wo man sie bräuchte“

  - Wenige Fahrzeuge in der Fläche
  - Konzessionen werden zurückgegeben

- **Zeitliches Problem**

  „Die Fahrzeuge sind bis 14 Uhr mit Krankenfahrten unterwegs“

  - ÖPNV-Fahrten konkurrieren mit planbaren Kranken- / Schülerfahrten
  - Außerhalb der HVZ lohnt kein Personaleinsatz
  - Gesetzlicher Mindestlohn von 10,45 € bzw. 12,00 € / Std. zwingt zur zeitlichen Fokussierung

Herausforderung 2

- **Personalproblem**
  „Wir finden keine geeigneten Fahrer“
  - **Geringes Lohnniveau / TMU konkurrieren mit Industrie**
  - **Corona: Abwanderung von Fahrern (Lkw / Lieferdienste / Pflege)**
  - **Personal mit fraglicher Motivation und Eignung**
  - **Mangel Servicegedanke / Qualität**
  - **Schwarzarbeit wird provoziert und verzerrt Wettbewerb zum Nachteil ehrlicher Unternehmen**

Herausforderung 3

- **Problem Mangel an Innovation**
  „Die Unternehmer sind im Alltagsgeschäft gefangen“

  - **Wenig Initiative und Innovationstätigkeit**
  - **Ausgetretene Pfade**
  - **„Fahrgäste fallen vom Himmel“-Mentalität**

Herausforderung 4

- **Problem Binnenstrukturen der TMUs**
  „Das Gewerbe ist chronisch verkracht“
  - **„Es herrschen Streit und Missgunst“**
  - **Gegenseitiges Anprangern / Verletzungen von Branchenregeln**
  - **Kooperationen zwischen TMU sehr begrenzt und nur informal und einfach vor allem bei Engpässen (Ausnahme: Ortenaukreis)**
  - **Genossenschaftlicher Gedanke „restlos dahin“**

Herausforderung 5

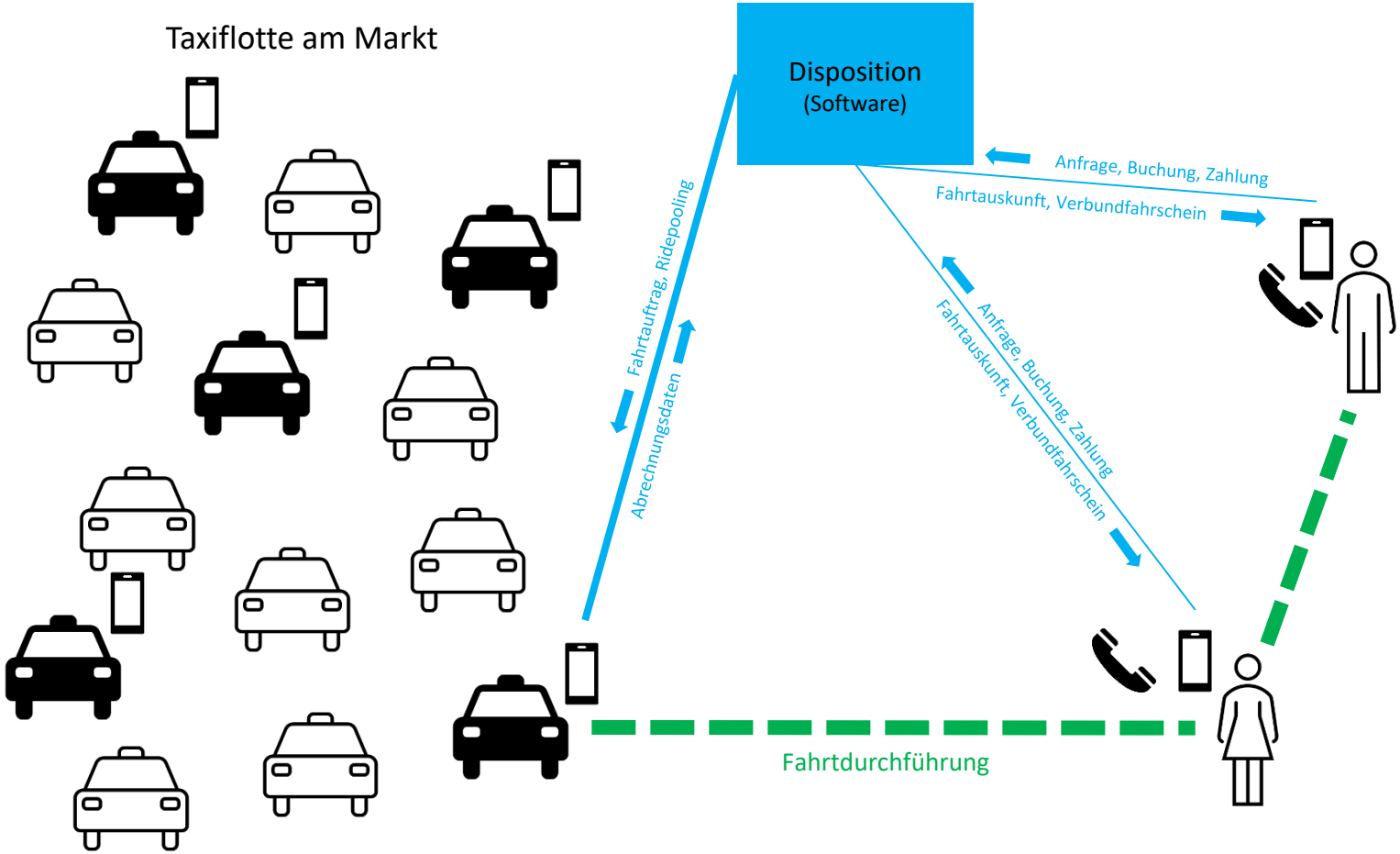
- **Problem: „ÖPNV-Skepsis“**
  „TMUs sehen sich als Lückenbüßer des ÖPNV“
  - **Eigene Kapazitäten werden gebunden**
  - **Linienbetreiber drücken die Preise**
  - **Fehlende Augenhöhe**
  - **Zu wenige Werbung für ALT / AST**
  - **AST-Fahrzeuge haben 30 km lange Anfahrtswege**
  - **„Mit Ach und Krach“ zwei, drei Angebote bei AST-Ausschreibung.**

5.

Beispiel ÖPNV-Taxi im LK Freudenstadt

(Freudenstadt / Horb)

ÖPNV-Taxi – Was ist das?



für ÖPNV-Taxi zur jeweiligen Zeit im System frei gemeldet

Q.: NahverkehrsBeratung Südwest

ÖPNV-Taxi – Wem nutzt es?

1. Rabattiertes Sammeltaxi

2. Wirtschaftlichkeit: Wenig Kosten, viel Leistung

3. Sondervereinbarung / keine Ausschreibung erforderlich

4. Aufgabenträger wird zum neuen großen Taxikunden, kein „Resterampenverkehre“ (ALT / AST)

5. Stärkung der örtlichen Taxi-betriebe

6. Verfügbarkeit der gesamten Taxiflotte / keine zusätzliche ODM-Flotte

7. Streichung von „Schleifen“ in der Busbedienung / bessere Bedienung von abgelegenen Ortsteilen

8. Verzahnung der Linien- und Gelegenheitsverkehre mit Hilfe einer zentralen Disposition

Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit