



VSPV

Der Mobilitätsverband



ÖPNV-Taxi

Stand: März 2026

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
0231 528 227
info@vspv-nrw.de

V.i.S.d.P.: Sascha Waltemate, Geschäftsführer

ÖPNV-Taxi - Problemdarstellung

Ländliche und suburbane Räume in Deutschland sind davon geprägt, dass Nahversorgung, kulturelle und soziale Einrichtungen für einen Großteil der Bevölkerung so schlecht erreichbar sind, dass in Ermangelung eines leistungsfähigen ÖPNV die Nutzung des eigenen Pkw alternativlos bleibt. Der Modal Shift muss aber auch außerhalb der Ballungszentren gelingen, wenn die Mobilitätswende nicht bloßes Großstadtphänomen bleiben soll.

Allein in NRW betragen die Fußwege zum nächsten Lebensmittelgeschäft in sehr ländlichen, sozioökonomisch strukturschwachen Räumen durchschnittlich mehr als 30 Minuten – nur 35,7 Prozent der dort lebenden Menschen erreichen den nächsten Supermarkt in unter zehn Minuten zu Fuß. In NRW sind mindestens 24 Kreise und die kreisfreie Stadt Hamm unmittelbar betroffen. Die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Folge; sie widerspricht allen verkehrs- und klimapolitischen Zielen.

Die demographische Alterung verschärft das Problem. Sie geht „in die Fläche“: Hochbetagte konzentrieren sich zunehmend in suburbanen und ländlichen Teilräumen, deren Wohnungsangebot und Infrastruktur einst auf junge Familien ausgerichtet waren. Die geringere Beliebtheit des ÖPNV bei älteren Menschen resultiert aus schlechter Zugänglichkeit, langen Fußwegen, Kriminalitätsfurcht, Gedränge und Sitzplatzmangel – Faktoren, die der klassische Linienverkehr im ländlichen Raum strukturell nicht auflösen kann.

Gleiches gilt für die Mobilität behinderter Menschen. Die wenigen Überlandbusse sind häufig keine Niederflerbusse; ungezählte Haltestellen bestehen aus einem Schild im Nirgendwo. Wer keinen eigenen Pkw fahren kann, ist auf Mitnahmen durch Familie oder Freunde angewiesen – eine inakzeptable Abhängigkeit in einem Land, das die UN-Behindertenrechtskonvention ratifiziert hat.

Hinzu treten strukturelle Versorgungslücken an den Grenzen zwischen Aufgabenträgern, Kooperationsräumen und kommunalen Verkehrsunternehmen. Allein im Beispielraum Herdecke–Hagen–Schwerte–Dortmund – am Rand eines der größten Ballungsräume Europas – verdoppelt bis verdreifacht sich die Fahrtzeit mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV durch Bedienungslücken von zwei bis drei Kilometern Länge.

Die zahlreichen hochgeförderten Pilotprojekte unter der Experimentierklausel des PBefG haben trotz Millionenaufwand kaum messbare Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV bewirkt. Der LOOPmünster etwa erreichte eine Besetzungsquote von lediglich 1,25 – unter der des MIV von 1,6 – und wurde nach Auslaufen der Landesförderung eingestellt. Gleichzeitig macht der Arbeitskräftemangel dem ÖPNV zunehmend zu schaffen: Bis 2030 müssen allein zur Aufrechterhaltung des Bestandsangebots über 60.000 Fahrdienststellen im kommunalen ÖPNV neu besetzt werden.

Es bedarf einer Mobilitätslösung, die nachhaltig, bürokratiearm, skalierbar und sozial gerecht ist – und die auf bestehende Ressourcen zurückgreift, anstatt neue Parallelstrukturen zu schaffen.

Bürokratiearme, nachhaltige und sozial gerechte Mobilität im ländlichen Raum

Das Konzept

Das ÖPNV-Taxi ist ein Verkehr mit Taxen nach § 47 PBefG, bei dem die Beförderungsentgelte ganz oder teilweise von der öffentlichen Hand getragen werden. Der ÖPNV-Aufgabenträger gleicht den Taxiunternehmen die finanzielle Unterdeckung auf Grundlage des Markttarifs nach § 51 Abs. 1 PBefG aus – ausschließlich für konkret erbrachte Fahrten. Dies funktioniert ausschreibungsfrei über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 und ist beihilfenrechtskonform abrechenbar.

Deutschland verfügt über rund 53.000 Taxen – Bestandsfahrzeuge, die ohnehin im Einsatz sind. Das ÖPNV-Taxi nutzt diese vorhandene Flotte und das zugehörige Bestandpersonal, statt neue Parallelstrukturen mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal aufzubauen. Das ist aus Nachhaltigkeitsgesichtspunkten besonders begrüßenswert und unterscheidet das Modell fundamental von den gescheiterten Experimentierklausel-Projekten.

Adressierte Mobilitätsbedarfe

Nahversorgung und Grundversorgung: Das ÖPNV-Taxi befördert Tür zu Tür. Weite Fußwege mit schweren Einkäufen und der behinderte Transport leicht verderblicher Lebensmittel entfallen. Die sichere Erreichbarkeit von Ärzten, Apotheken, Behörden sowie kulturellen und sozialen Einrichtungen wird gewährleistet. Damit entfällt ein zentrales Hindernis für den Modal Shift vom MIV zum ÖPNV im ländlichen und suburbanen Raum.

Mobilität im Alter: Das ÖPNV-Taxi adressiert sämtliche Probleme, die ältere Menschen vom klassischen ÖPNV fernhalten: Es ist so zugänglich wie der eigene Pkw, führt zu nahezu keinen Fußwegen, bietet keine Belastung durch Kriminalität, Gedränge oder Sitzplatzmangel. Buchung und Information sind – auch angesichts der stetig zunehmenden Digitalkompetenz älterer Menschen – einfach und zugänglich. Im ländlichen Raum ist das Fahrpersonal von Taxen erfahren im Umgang mit älteren Menschen, da Taxen und Mietwagen dort das Rückgrat der Krankenförderung bilden.

Barrierefreie Teilhabe: Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zur barrierefreien Beförderung nicht umsetzbarer Rollstuhlfahrer (BTW) ist flächendeckend hoch. Durch die tarifliche Festlegung im Rahmen der allgemeinen Vorschrift kann die Verfügbarkeit von als Taxen konzessionierten BTW aus dem bestehenden Fahrzeugpool deutlich erhöht werden – ohne Anschaffung weiterer Fahrzeuge. Das ÖPNV-Taxi mit seinen flexiblen Ein- und Ausstiegspunkten macht den kostspieligen barrierefreien Ausbau physischer Einödhaltstellen entbehrlich und gibt dadurch Mittel und Planungskräfte für den Ausbau von SPNV- und Straßenbahnhaltestellen frei.

Lückenschluss zwischen Aufgabenträgern

Das ÖPNV-Taxi eignet sich als Instrument zum Schließen von Bedienungslücken und -brüchen im Grenzraum zwischen den räumlichen Zuständigkeitsbereichen von Aufgabenträgern sowie zwischen Kooperationsräumen. Insbesondere entfällt mangels Taktung die schwierige taktliche Verzahnung von Verkehren an Übergangsstellen. Im konkreten Beispiel des Dortmunder Südens würden durch ein ÖPNV-Taxi-System mehrere defizitäre Buslinienabschnitte entbehrlich, die Fahrtzeit näherte sich der im MIV an, und der Schadstoffausstoß würde reduziert.

Nachfolge gescheiterter Experimente

Das ÖPNV-Taxi bietet sich als ideales Nachfolgemodell für die zahlreichen ausgelaufenen Pilotprojekte an: dieselbe Bedienqualität, bürokratieärmer, kostengünstiger, nachhaltiger. Die gescheiterten Experimente liefern dabei eine hervorragende Daten- und Informationsbasis zum erwartbaren Haushaltsaufwand und Fahrtaufkommen. Das ÖPNV-Taxi ist als erprobtes Modell kalkulier-, skalier- und planbar und stützt sich nachhaltig auf die Bestandsflotten ab.

Personalentlastung im ÖPNV

Der Arbeitskräftemangel im ÖPNV macht Lösungen attraktiv, die bei Bus, Bahn und Straßenbahn Personal einsparen, ohne die Qualität zu mindern. Zwar steht das Taxi im allgemeinen Ringen um Personal in Konkurrenz zum übrigen ÖPNV, doch sind die formalen Anforderungen und das Leistungsprofil hinreichend unterschiedlich, um relevante Konflikte bei der Personalgewinnung auszuschließen. Das ÖPNV-Taxi lastet in erster Linie Bestandspersonal und -flotte besser aus, bevor Neueinstellungen erforderlich werden.

Attraktivierung der Taxikonzession

Die „Flucht in den Mietwagen“ – die Rückgabe von Taxikonzessionen zugunsten von Mietwagenverkehren – schwächt das öffentliche Verkehrsmittel Taxi. Das ÖPNV-Taxi kann als verkehrspolitische Maßnahme durch zusätzliche Fahraufträge und bessere Auslastung die Taxikonzession wieder attraktiver machen und damit den Wert des Taxis als öffentliches Verkehrsmittel erhalten – sofern man das ÖPNV-Taxi auf Taxen beschränkt.

Zusammenfassung der Vorteile

Dem ÖPNV-Taxi kommt eine hohe Attraktivität aus unterschiedlichen Perspektiven zu: Fahrzeuge und Fahrer entstammen Bestandsflotten und -personalkörpern, die jeweils nur besser ausgelastet werden. Der Verzicht auf neue und zusätzliche Fahrzeuge ist besonders nachhaltig. Menschen aus besonders vulnerablen Gruppen werden entsprechend ihrer Bedürfnisse befördert; gemeinsam mit dem geringen Beförderungsentgelt ist das ÖPNV-Taxi sozial gerecht. Die Ausgestaltung über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 macht es bürokratiearm. Es nimmt den ländlichen Raum in den Blick, dessen Einbindung in die Mobilität der Zukunft unabweisbar notwendig ist für die Verkehrswende.

Konkrete Maßnahmen

1. **Information und Beauftragung** – Kreise und kreisfreie Städte sind aktiv über die Möglichkeit des ÖPNV-Taxis zu informieren, einschließlich der kreisangehörigen Gemeinden, auf die die Kosten mittelbar umgelegt werden. Beratungsagenturen in eigener Sache dürfen dabei nicht die einzige Informationsquelle sein.
2. **Gesetzliche Verankerung** – Die Aufnahme des ÖPNV-Taxis in das jeweilige ÖPNVG des Landes sowie in weitere Rechtsvorschriften ist anzustreben, um Förderungsmöglichkeiten und Planungserleichterungen zu schaffen. Die Information der Parlamente durch Regierungsberichte erscheint zielführend.
3. **Zentrale App** – Die Erstellung individueller Buchungssysteme durch jeden Kreis ist weder notwendig noch sinnvoll. Das jeweilige Land sollte mit einem Grundgerüst oder einer Standardapp mit wechselbarem Frontend unterstützen. Dies verhindert kostspielige Parallelentwicklungen und stellt Zukunftsfähigkeit sowie Integrierbarkeit in künftige MaaS-Systeme sicher. In NRW bieten VRS-Kompetenzcenter, NRW.Mobidrom und das SDGV-Projekt von VRR und VSPV hierfür den geeigneten Rahmen.
4. **Rettungsschirm** – Zur Abmilderung des Haushaltsrisikos bei unerwartetem Erfolg eines skalierbaren Mobilitätsangebots erscheint ein durch Land oder Bund finanzierter, zeitlich begrenzter und regressiver Rettungsschirm angebracht, damit vor Ort der Mut besteht, die Mobilität der Zukunft Wirklichkeit werden zu lassen.
5. **Förderung aufgabenträgerübergreifender Kooperation** – Die Länder sollten Anreize für kooperationsraumübergreifende Zusammenarbeit schaffen und aktiv Strukturlücken identifizieren. Der VSPV hält Geld für ein hinreichend erprobtes Anreizsystem. Wenn wir die Mobilitätswende nicht schaffen, wird uns das teurer zu stehen kommen, als jetzt in die Kooperation der Gebietskörperschaften zu investieren.
6. **Gutachten zur Fahrtvergütung** – Die Festlegung einer unschädlichen Fahrtvergütung stellt Kreise vor Herausforderungen. Ein zentrales Gutachten durch die Landesregierung würde Kosten senken, Synergieeffekte heben und die Kostentransparenz bereits in der Entscheidungsfindungsphase erhöhen, ohne dass ein Commitment entstünde. Dort, wo bereits Daten aus Pilotprojekten vorliegen, kann sofort eine solide Kostenkalkulation vorgenommen werden.
7. **Inklusionstaxen integrieren** – In Abstimmung mit TMV und SoVD ist die Ergänzung des § 230 Abs. 1 SGB IX um eine Ziffer 8 „Inklusionstaxen“ zu fordern, damit auf den Rollstuhl angewiesene Menschen zu den gleichen Bedingungen befördert werden wie im übrigen ÖPNV. Als Kostenträger sollte der Bund in § 234 SGB IX festgeschrieben werden.
8. **Prärogative Setzung** – Angesichts der grundsätzlichen Vorteile wird eine prärogative Setzung zugunsten des ÖPNV-Taxis jedenfalls bei Förderungen durch das Land empfohlen, gegebenenfalls auch im Rahmen des rechtlich Möglichen bei Planungsvorhaben.

Ihre Ansprechpartner



Sascha Waltemate
Geschäftsführer

0231 528 227

waltemate@vspv-nrw.de

VSPV
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund



Patrick Meinhardt
Generalbevollmächtigter und
Leiter Hauptstadtbüro
030 300 149 3443

meinhardt@vspv-nrw.de

VSPV
Pariser Platz 6a
10117 Berlin

Der VSPV vertritt die unternehmerischen Interessen des privaten Straßenpersonenverkehrs in Deutschland in seiner gesamten fachlichen Breite. Dazu gehören Taxi- und Mietwagenunternehmen ebenso wie Omnibusbetriebe, Krankentransportunternehmen und Einrichtungen der Notfallrettung. Zugleich sind wir Verkehrsverband, Arbeitgeberverband, Unternehmerverband und Wirtschaftsverband für eine vielfältige Mobilitätsbranche, deren Betriebe von Einzelunternehmern mit einem Fahrzeug bis hin zu großen Unternehmen mit mehreren hundert Fahrzeugen reichen.

Diese Vertretungsbreite ist historisch gewachsen. Taxi-, Mietwagen- und Busgewerbe standen über Jahrzehnte gemeinsam mit dem Krankentransport und wesentlichen Teilen der Rettungsdienste im Regulierungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes. Erst die später erfolgte Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Länder – und die damit verbundene Herauslösung des Krankentransports und der Notfallrettung aus dem PBefG – hat diese gewachsene Einheit formal durchtrennt. Der VSPV hat diese Trennung bewusst nicht nachvollzogen. Aus fachlicher Überzeugung, aus Tradition und aus unserem eigenen Selbstverständnis heraus vertreten wir bis heute die gesamte Spannweite des privaten Straßenpersonenverkehrs unter einem gemeinsamen organisatorischen Dach.

Unsere Arbeit findet auf allen politischen Ebenen statt: kommunal dort, wo unsere Mitglieder tätig sind; auf Landesebene mit Blick auf Genehmigungsbehörden, Landespolitik und Aufgabenträger; auf Bundesebene gegenüber Ministerien, Bundestag und Bundesbehörden; und auf europäischer Ebene gegenüber den Institutionen der Europäischen Union. Überall dort, wo die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen unserer Branche gestaltet werden, sind wir präsent und ansprechbar.

Traditionell liegt unser Mitgliederschwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, insbesondere in der Region Westfalen-Lippe. Gleichwohl sind unsere Themen, unsere Mandate und unsere Verbandsarbeit heute bundesweit angelegt und umfassen zunehmend auch die europäische Dimension. So verbinden wir regionale Verwurzelung mit landespolitischer Verantwortung, bundespolitischer Wirksamkeit und europäischer Handlungsfähigkeit – und sichern eine konsistente Interessenvertretung für die gesamte Breite unternehmerischer Mobilität in Deutschland.

Machen ist wie reden

*nur viel
krasser!*