

# TAXI

Jederzeit! Überall!

## Taxis sind ein Bestandteil der Transportkette des öffentlichen Verkehrs

Empfehlung der öffentlich-privaten Hochrangigen  
Gruppe der EU für Smart Move



Taxis, Mietwagen mit Fahrer und Carsharing-Konzepte als wertvolles und notwendiges Element der Transportkette des öffentlichen Verkehrs anerkennen und die Rolle von Taxis bei sämtlichen Vorschlägen zu politischen Maßnahmen im Bereich der Mobilität, der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, der Forschung und insbesondere bei Plänen für die städtische Mobilität berücksichtigen.

## Taxis sind ein Bestandteil der Transportkette des öffentlichen Verkehrs

Beförderung, zumeist von Tür zu Tür. Aufgrund der Art der von ihnen erbrachten Dienstleistungen stellen Taxis sowohl in städtischen als auch ländlichen Gebieten einen zentralen Bestandteil der multimodalen Transportkette des öffentlichen Verkehrs dar.

Taxis sind mindestens genauso flexibel, wenn nicht sogar flexibler als Privat-Pkws. Dank dieser unübertroffenen Flexibilität tragen Taxis auch zur Stärkung anderer öffentlicher Verkehrsträger bei, da sie die multimodale Transportkette des öffentlichen Verkehrs insofern erweitern, als sie an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr verfügbar sind und eine auf den individuellen Fahrgast zugeschnittene Beförderung von Tür zu Tür bieten. Statistiken belegen, dass Taxis in einigen Fällen (z. B. nachts, an Flughäfen, für Menschen mit Behinderung oder in dünn besiedelten ländlichen Gebieten) die einzig verfügbare oder bevorzugte öffentlichen Mobilitätsdienstleister darstellen.

Allerdings wird dies von der überwiegenden Mehrheit der Reisenden und politischen

Entscheidungsträger auf allen Ebenen – sei es auf EU-, nationaler und oft sogar lokaler Ebene – nur selten zur Kenntnis genommen oder gewürdigt.

In der Folge:

- werden Taxis auf der politischen Agenda sowie bei Stadt- und Infrastrukturplanung zu wenig und bisweilen sogar gar nicht berücksichtigt;
- werden Taxis und ihr Image, insbesondere von Politikern, sehr häufig mit dem Privat-Pkw gleichgesetzt;
- neigen viele potenzielle Kunden dazu, die von Taxis erbrachten Dienstleistungen unterzubewerten oder ganz zu ignorieren, da sie sie nicht als eine potenzielle Beförderungsmöglichkeit ansehen;
- bleibt das Mobilitätspotenzial von Taxis innerhalb der multimodalen Transportkette des öffentlichen Verkehrs häufig in hohem Maße ungenutzt.

### Empfehlungen der öffentlich-privaten Hochrangigen Gruppe der EU für Smart Move im Detail<sup>1</sup>

#### 1. Benutzerbedürfnisse

- Die Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern wie Bahn und Kraftomnibussen fördern, um die Dienstleistungen für die Kunden zu verbessern und so die Wettbewerbsfähigkeit der Transportkette des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum Privat-Pkw zu erhöhen.
- Transparenz bei Fahrpreisen und die Bereitstellung umfassender Fahrpreisinformationen für die Kunden vor Antritt einer Taxifahrt fördern.
- Sowohl für die Fahrer als auch für die Fahrgäste leicht zugängliche und sichere Taxihaltstellen samt Beschilderung und Unterständen einrichten (etwa an Bahnhöfen, Einkaufs- und Sportzentren, Krankenhäusern, Kinos und Theatern, Sehenswürdigkeiten, Hotels usw.).
- Taxis das Recht zugestehen, im Falle einer Beförderung eines behinderten Fahrgasts in Bereichen anzuhalten (Kurzzeitparken), für

die normalerweise ein Halteverbot besteht (z. B. auf Gehsteigen).

- Bedarfsgesteuerte Taxidienstleistungen fördern.

#### 2. Rechtliche und administrative Rahmenbedingungen

- Taxis als notwendiges Element der Transportkette des öffentlichen Verkehrs anerkennen. Die Nutzung von Taxis im öffentlichen Auftragswesen fördern, auch in Zeiten mit geringer Nachfrage nach herkömmlichen öffentlichen Verkehrsmitteln (spät nachts und früh morgens) sowie für spezielle Fahrgastkategorien wie Menschen mit Behinderungen, Schulkinder usw.
- Empfehlen, dass Taxis die Nutzung von Vorrangstraßen oder separaten Fahrspuren für Busse in Städten gestattet wird, d. h. im Rahmen von EU-Empfehlungen und bewährten Verfahren für die nachhaltige Stadtplanung.

- Eine Studie über die Auswirkungen der Berufszugangsregelungen für Taxis in den EU-Mitgliedstaaten durchführen. In einem zweiten Schritt eine EU-Verordnung für eine Anpassung der Berufszugangsregelungen für Taxis in Europa vorschlagen, einschließlich hoher Qualitätsstandards für die Ausbildung.
- Taxis im Geltungsbereich der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie belassen.
- Die Verwendung von Sicherheitsgurten für sämtliche Insassen eines Taxis einschließlich des Fahrers verbindlich vorschreiben (EU-Mitgliedstaaten nicht weiterhin gestatten, Fahrer von der Sicherheitsgurtspflicht zu befreien).

### 3. Steuern und Benutzungsgebühren

- Mitgliedstaaten dazu bringen, die niedrigsten MwSt-Sätze für Taxis anzuwenden, wenn diese Bestandteil einer integrierten Taxi-, Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrkarte sind.
- Taxis von städtischem Road-Pricing ausnehmen (als Teil des öffentlichen Verkehrs).
- Die Nutzung von alternativen Kraftstoffen und den Erwerb von umweltfreundlicheren Fahrzeugen durch Taxiunternehmer fördern, auch durch steuerliche Anreize.
- Taxis die Verwendung von niedrig besteuertem, für gewerbliche Zwecke verwendetem Diesel ermöglichen.

### 4. Infrastruktur und nahtlose Intermodalität

- Eine „Taxistrategie“ in die Mobilitätsplanung (in Städten, auf nationaler Ebene) einbeziehen, einschließlich der Einrichtung von (mehr) Taxiständen (d. h. abhängig von der Nachfrage oder der Einwohnerzahl) und der Möglichkeit der Nutzung von Vorrangstraßen oder separaten Fahrspuren für Busse durch Taxis in Städten.
- Taxis den Zugang zu den Terminalinfrastrukturen anderer Verkehrsträger erleichtern.

- (GPS)Daten von Taxistandplätzen zur Verfügung stellen und in Karten einarbeiten.

### 5 Einfacher Zugang zu Dienstleistungen durch bessere Information und neue Technologien

- Durch EU-finanzierte Studien und Pilotprojekte die Rolle der Taxis als Beförderung von Tür zu Tür als „ein Bindeglied und eine Erweiterung“ für andere öffentliche Verkehrsträger verstärken;
- Für die Aufnahme von Taxis in multimodale Reiseplaner sorgen.

### 6. Sicherheit und Umwelt

- Die Sicherheit von Fahrgästen und Taxifahrern fördern, unter anderem durch die verpflichtende Verwendung von Sicherheitsgurten für sämtliche Insassen eines Taxis, einschließlich des Fahrers.
- Die Durchsetzung von strengen Regeln und Überwachungsmaßnahmen sicherstellen, um illegale Taxidienstleistungen zu verhindern und die Sicherheit der Kunden zu gewährleisten.

### 7. Wichtige Aspekte in Bezug auf Städte

- Eine Taxistrategie in die städtische Mobilitätsplanung einbeziehen.
- Die Möglichkeit in Erwägung ziehen, Bushaltestellen als Taxistände zu nutzen, wenn Buslinien nicht verkehren (nachts, an Feiertagen usw.)
- Empfehlen, dass Taxis die Nutzung von Vorrangstraßen oder separaten Fahrspuren für Busse in Städten gestattet wird.

### 8. Internationale Dimension

- Die europäische Taxibranche sollte einen Vorschlag über das grenzüberschreitende Taxi-Verkehrsnetz vorlegen.

### 9. Innovation und bewährte Verfahren

- Bewährte Verfahren und innovative Projekte in der Taxibranche fördern, die Taxis zu einem echten Teil der Transportkette des öffentlichen Verkehrs machen.

1. Die öffentlich-private Hochrangige EU Smart Move Gruppe (HRG) nahm am 24. Mai 2012 ihre Arbeit auf. Bei diesem ersten Treffen wurden Ziel und Auftrag der Gruppe festgelegt, nämlich Empfehlungen für Politik und Wirtschaft auszuarbeiten sowie einen Aktionsplan darüber vorzulegen, wie der Anteil und die Zahl der Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße erheblich erhöht (verdoppelt) werden können; insbesondere soll die Nutzung von Kraftomnibussen und Taxis verdoppelt werden, die eine optimale Alternative zum privaten Pkw sind und zusammen mit anderen Verkehrsträgern wie Eisenbahn, Trambahn, U-Bahn und Beförderung zu Wasser sowie sogenannten „weichen“ Arten des Verkehrs wie Gehen und Radfahren einen zentralen Teil der integrierten intermodalen Transportkette darstellen.



## IRU Permanent Delegation to the European Union

32-34, avenue de Tervueren  
Bte 17  
B-1040 Brussels  
Belgium  
Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: brussels@iru.org  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

## Vision der öffentlich-privaten Hochrangigen EU Smart Move Gruppe

**Kraftomnibusse und Taxis sind wesentliche Bestandteile einer integrativen und wettbewerbsfähigen Mobilitätskette in der EU:**

Zusammen bilden Kraftomnibusse und Taxis den größten kommerziellen Anbieter von Mobilitäts- und Reisedienstleistungen in der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten, übertroffen nur noch durch den Privat-Pkw. Öffentliche Verkehrsmittel für Kurz- und Langstrecken – insbesondere Kraftomnibusse und Taxis – sind das Rückgrat eines effizienten öffentlichen Mobilitätssystems und stellen eine optimale effiziente und nachhaltige Alternative zum Privat-Pkw dar, da sie an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr verfügbar sind und eine individuelle Beförderung von Tür zu Tür bieten. Insofern können Kraftomnibusse und Taxis einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der ehrgeizigen EU-Ziele für nachhaltiges Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit leisten. Zudem erfüllen diese Verkehrsträger dank folgender spezifischer Merkmale die Anforderungen der EU-Verkehrspolitik: flexible Beförderung von Tür zu Tür, Umweltverträglichkeit, breite Verfügbarkeit und hohe Standards bei der Kundenbetreuung und Zugänglichkeit. Als zentraler Bestandteil des sozialen Gefüges von Gemeinden bilden erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel die Lebensader für Arbeit, Bildung und Freizeit für alle, auch für Menschen mit Behinderung und Bürgerinnen und Bürger, Haushalte, Regionen und Länder in der EU, die nur über geringes Einkommen verfügen.

**Verdopplung der Nutzung und des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel als formales politisches und wirtschaftliches Ziel der EU:**

Es liegt im öffentlichen Interesse, Kraftomnibusse und Taxis und deren Rolle in der Mobilitäts- und Reisekette in den Mittelpunkt der Politikgestaltung auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene zu rücken. Indem die Erhöhung ihrer Nutzung und ihres Anteils – konkret: die Verdoppelung bis 2025 – als klares politisches und wirtschaftliches Ziel festgelegt wird, wird die Entwicklung eines proaktiven öffentlichen, finanziellen, steuerlichen, rechtlichen, kommerziellen und operationellen Rahmens gefördert, der die Erbringung von Dienstleistungen begünstigt und damit einen Umschwung im Verhalten der Fahrgäste bewirkt. Dies wird dazu beitragen, integrative, effiziente und nachhaltige Mobilität für alle Bürger und Besucher in Europa sicherzustellen, und das bei minimalen Kosten für die Gesellschaft.

Allein von der Verdopplung der Nutzung von Kraftomnibussen werden erhebliche Auswirkungen erwartet: eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten in der EU jährlich um bis zu 1500, eine erheblicher Rückgang von schweren und leichteren Verletzungen bei Verkehrsunfällen; eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 bis 50 Millionen Tonnen pro Jahr sowie ein Rückgang anderer verkehrsbedingter Schadstoffe in der Luft; eine wesentliche Verringerung der Verkehrsbelastung in Städten durch eine voraussichtliche Senkung des Pkw-Verkehrs um 10–12 %, und schließlich die Schaffung von bis zu 3 Millionen neuer nachhaltiger und grüner Arbeitsplätze, und das alles bei minimalen Kosten für die Steuerzahler.

EU Public-Private  
**smart**  
**move**  
High Level Group

