

## **Bundesfahrplan eTAXI**

### **Klimapfad für eine emissionsfreie Personenbeförderung 2030**

*vorgelegt vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.  
Berlin, Oktober 2021*

Der hier vorgelegte Bundesfahrplan eTAXI beschreibt, wie die Elektrifizierung der Taxi-Flotte in Deutschland gelingen kann. Er berücksichtigt die spezifischen Anforderungen des von Klein- und mittelständigen Unternehmen geprägten Taxigewerbes ebenso wie das immense Klimapotenzial der laufleistungsintensiven Fahrzeugflotte.

Dafür benennt er konkrete Schritte und einen festen Zeitplan, der vom Ende her gedacht ist: Bis 2030 werden mit dem Bundesfahrplan eTAXI 80 Prozent der Taxiflotte emissionsfrei fahren. Bis 2025 ist bereits ein Viertel der Flotte elektrifiziert. Damit macht Deutschland einen wichtigen Schritt zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor und trägt gleichermaßen den unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten im städtischen und ländlichen Raum Rechnung, deren Berücksichtigung für den Erfolg der Flottenelektrifizierung unverzichtbar ist. Des Weiteren leistet Deutschland Pionierarbeit: Denn mit der Elektrifizierung des Taxigewerbes wird Deutschland jährlich weitere 675.000t CO<sub>2</sub> einsparen und zudem internationale Standards setzen. Deutschland kann eine europäische Vorreiterrolle einnehmen, in dem wir das Taxi der Zukunft als erstes Land Europas vielseitiger, nutzerorientierter und umweltfreundlicher als je zuvor gestalten. Eine vollständige Elektrifizierung des Gewerbes wird eine Elektrifizierungskaskade in ganz Europa auslösen und somit nicht nur in Deutschland, sondern länderübergreifend einen bedeutsamen Beitrag zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks im Verkehrssektor leisten.

## 80 Prozent emissionsfreie Taxis bis 2030

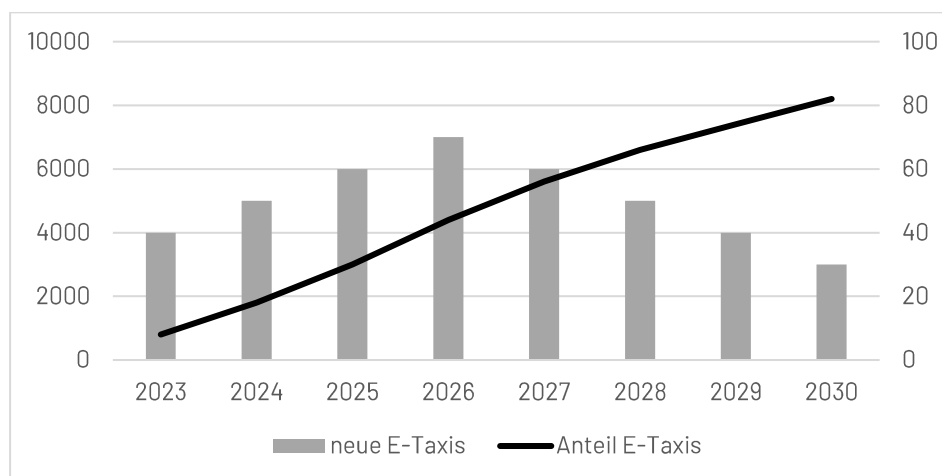
Der Verkehrssektor ist in Deutschland verantwortlich für rund 20 Prozent aller Emissionen. Es ist der Sektor, in dem in den vergangenen 30 Jahren die wenigsten Fortschritte beim Klimaschutz erzielt wurden. Die Mobilitätswende muss kommen und sie muss schnell kommen. Das Taxi ist ein Baustein dieser Mobilitätswende. Wenn es das Taxi nicht schon seit mehr als 100 Jahren gäbe – wir würden es heute erfinden.

Das Taxi ergänzt Bus und Bahn, sichert die Mobilität bis zur Haustür und ist die Mobilitätsgarantie für jedermann. Das Taxi ermöglicht die Mobilitätswende: Es stärkt den ÖPNV und gibt all jenen die Sicherheit, jederzeit mobil zu bleiben, die auf die Nutzung eines eigenen Autos verzichten. Das Taxi ist Teil der Daseinsvorsorge und des öffentlichen Personennahverkehrs.

Aber es geht noch besser. Auch das Taxi muss sich verändern. Die Europäische Union gibt vor, dass ab 2035 keine herkömmlichen Verbrenner-Fahrzeuge mehr zugelassen werden sollen. Das deutsche Taxigewerbe ist ehrgeiziger. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen legt hiermit einen konkreten Fahrplan vor, wie bereits bis 2030 über 40.000 Taxis (80 Prozent der Taxiflotte) auf emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt werden.

Der Bundesfahrplan eTAXI basiert auf drei Bausteinen: fördern, fordern und vernetzen. Mit einer gezielten Förderung, verlässlichen und frühzeitig planbaren ordnungspolitischen Weichenstellungen und einem vernetzten Ansatz, der auch die Ladeinfrastruktur mitdenkt, kann dieser ehrgeizige Plan gelingen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen appelliert an die neue Bundesregierung, den Bundesfahrplan eTAXI in ihr Regierungsprogramm aufzunehmen. Dann biegt Deutschland ein auf den Klimapfad für emissionsfreie Personenbeförderung 2030.

Abb. 1: Ausbaupfad eTAXIs 2023-2030 (eTAXIs in Stück, Anteil in %)

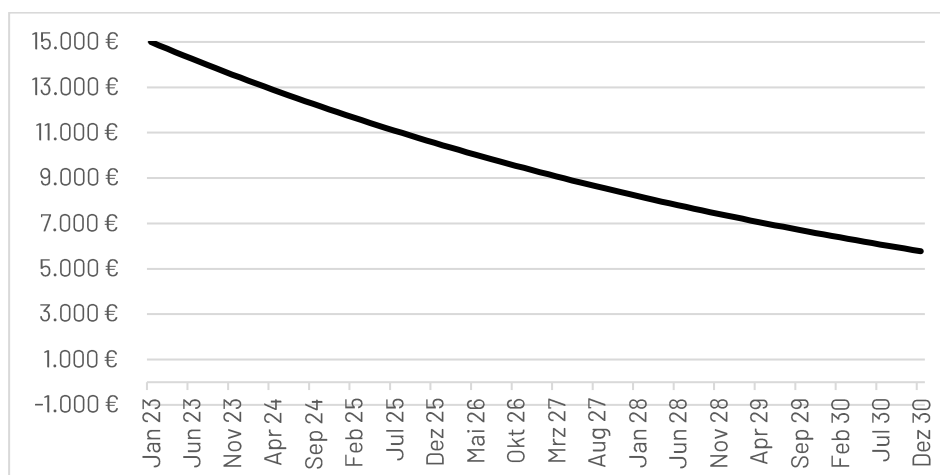


## Fördern: ein klarer Ausbaupfad mit degressiver Förderung

Ein Taxi hat die achtfache Laufleistung von einem privat genutzten Auto. Und ein Taxi befördert im Jahr durchschnittlich rund 8.000 Personen. Das Taxi sorgt also für viel mehr Mobilität als ein privates Auto, aber auch für mehr Emissionen. Für das Klima ist die Investition in emissionsfreie Antriebstechnologie hier besonders wirksam. Gleichzeitig ist der Einsatz neuer Antriebe im Taxi auch eine besondere Herausforderung: Anders als privat genutzte Autos haben Taxis keine langen Standzeiten, können nicht jede Fahrt vorab planen und für ihren Erfolg ist es maßgeblich, permanent betriebsbereit zu sein. Deshalb braucht es eine gezielte Förderung von emissionsfreien Antrieben im Taxi.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt eine gezielte zusätzlich Förderung für das eTAXI vor, die mit einem Fördervolumen von 15.000 Euro je Taxi startet und degressiv ausgestaltet ist. Dabei sollen ausschließlich solche Fahrzeuge von der Förderung profitieren können, die als Taxi eingesetzt werden oder als Mietwagen mit Fahrer (§ 49 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz) systemrelevante Funktionen im ländlichen Raum übernehmen (Krankenfahrten, ÖPNV-Funktionen etc.), weil diese klar im Dienst der Daseinsvorsorge stehen. Auch sollen nur lokal emissionsfreie Fahrzeuge (Batterie / Wasserstoff) profitieren können und insbesondere keine Hybrid-Fahrzeuge. Es ist hinlänglich bekannt, dass insbesondere Plugin-Hybride nicht den gewünschten Umwelteffekt erzielen. Wenn Elektrifizierung der Taxiflotte, dann richtig.

Abb. 2: Degressive Förderung für eTAXIs 2023-2030 (Förderung in EUR / eTAXI)



Die Degression der Förderung führt dazu, dass derjenige, der schnell auf emissionsfreie Antriebe wechselt, mehr Geld vom Staat bekommt als derjenige, der zögert. Wer zuerst kommt, malt zuerst. Und die Degression verhindert auch eine „Überförderung“, wenn die Preisdifferenz zwischen E-Fahrzeugen und konventionellen Fahrzeugen abnimmt. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt eine Degression um ein Prozent je Monat gegenüber dem Vormonat vor. Die Fördersätze nehmen dann (in absoluten Zahlen) zu Beginn der Förderung stark ab und im weiteren Verlauf immer schwächer. Im ersten Monat des Bundesfahrplans beträgt die Förderung somit 15.000 Euro, im zweiten Monat 14.850 Euro und so weiter bis sie nach acht Jahren auf 5.773 Euro gesunken ist.

Ebenso wichtig wie ein verlässlicher Förderrahmen ist auch ein klares Mengengerüst im Bundesfahrplan eTAXI. Nur so kann festgestellt werden, ob sich die Elektrifizierung der Taxiflotte auf dem angestrebten Klimapfad befindet oder ob es zu Pfadabweichungen kommt, die ein Nachsteuern erforderlich machen würden. Der Bundesfahrplan eTAXI sieht für die Förderung von Taxis vor:

- Jahr 1: 4.000 Fahrzeuge (8 %)
- Jahr 2: 5.000 Fahrzeuge (10 %)
- Jahr 3: 6.000 Fahrzeuge (12 %)
- Jahr 4: 7.000 Fahrzeuge (14 %)
- Jahr 5: 6.000 Fahrzeuge (12 %)
- Jahr 6: 5.000 Fahrzeuge (10 %)
- Jahr 7: 4.000 Fahrzeuge (8 %)
- Jahr 8: 3.000 Fahrzeuge (6 %)

## Der Förderrahmen: 390 Millionen Euro über acht Jahre

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt vor, die Degression dynamisch nach dem Prinzip des atmenden Deckels – bekannt aus dem Ausbau der Erneuerbaren Energien – zu gestalten. Werden mehr Förderanträge gestellt und bewilligt als im Ausbauplan vorgesehen, kann die Degression schneller bzw. stärker erfolgen. Werden weniger Förderanträge gestellt und bewilligt als vorgesehen, muss die Degression geringer ausfallen oder gestoppt werden. Mit diesem Mechanismus wird ein marktwirtschaftliches Element in das Förderregime eingebaut. Dieser Mechanismus verhindert, dass Förderung so sehr abschnittelt, dass er kein ausreichendes Interesse anreizt. Gleichzeitig verhindert er, dass die Förderung so hoch ist, dass sie mitgenommen wird obwohl Unternehmer auch ohne diese Förderung oder mit einer geringeren Förderung zum eTAXI wechseln würden.

Ein beschleunigter Umstieg auf das eTAXI muss möglich sein. Sollten mehr Förderanträge vorliegen als im Bundesfahrplan eTAXI vorgesehen, sollte die Degression schneller bzw. stärker erfolgen. Gleichzeitig sollte (anders als beim Ausbau der Erneuerbaren Energien) der Zeitplan verdichtet werden. Beispiel: Werden im ersten Halbjahr des ersten Förderjahres bereits die Ziele des gesamten Jahres erreicht, dann wird die Förderung herabgesetzt und unmittelbar die nächste Förderperiode gestartet. Es erfolgt kein Förderstopp nach dem Motto „der Topf für dieses Jahr ist leer“. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass die Ziele des Bundesfahrplan eTAXI früher als vorgesehen erreicht werden.

Über einen Zeitraum von acht Jahren bedeutet der Bundesfahrplan eTAXI ein Fördervolumen von 390 Millionen Euro, im Mittel also rund 50 Millionen Euro pro Jahr. Zum Vergleich: Allein aus dem europäischen Aufbauplan hat Deutschland im August 2021 2,5 Milliarden Euro für klimafreundliche Fahrzeuge erhalten. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen geht davon aus, dass ein solcher Fahrplan zum 1.1.2023 in Kraft treten kann, um bis 2030 die hier beschriebenen Ziele zu erreichen. Wichtig dabei ist, die Förderung so auszugestalten, dass sie mit der Förderung von privat genutzten Autos (Umweltbonus) kombinierbar ist ebenso wie mit zusätzlichen Fördermitteln für die Anschaffung und/oder den Betrieb von Inklusionsfahrzeugen. Beim Ausbau der elektrischen Taxi-Flotte sollte das Thema Inklusion von vornherein mitgedacht werden. Aufgrund derzeit noch sehr eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit (emissionsfreies Fahrzeug und gleichzeitig Inklusionsfahrzeug) kann es sinnvoll sein, gezielte Programme hierzu, zeitverzögert, ab etwa 2025 aufzulegen.

## Fordern: Verbindliche Vorgaben frühzeitig kommunizieren

Die Elektrifizierung der Taxiflotte sollte auf Anreize setzen, wird aber erwartbar auch nicht ohne ordnungspolitische Eingriffe auskommen. Neben Fördern sollte daher auch der Aspekt Fordern von der Politik frühzeitig adressiert werden. Dabei ist wichtig, hinreichend viel Vorlauf einzuplanen und den Unternehmern, die in diesem Umfeld ihre Investitionsentscheidungen treffen und hierfür das Risiko tragen, Verlässlichkeit zu geben.

Die Elektrifizierung wird regional unterschiedlich schnell gelingen. Insbesamt ist die Herausforderung im ländlichen Raum größer als in stark verdichteten Metropolen. Der Bundesverband empfiehlt daher im Zeitraum bis 2030 (und in Metropolen bis 2028) insbesondere Mittel der Priorisierung von eTAXIs zu nutzen (beispielsweise Reservierbarkeit von Ladepunkten). Hierzu gehört auch die Einführung eines Schildes „eTAXI“, welches die eindeutige Identifikation eines 100% lokal emissionsfreien Taxis ermöglicht.



Von Einfahrtbeschränkungen für Autos sollten Taxis aufgrund ihrer Funktion als Teil von Daseinsvorsorge und ÖPNV grundsätzlich ausgenommen sein. Ab 2030 (bzw. 2028 in Metropolen) kann diese Ausnahme auf eTAXIs beschränkt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte jeder Unternehmer die Möglichkeit, auf ein eTAXI zu wechseln und die Verfügbarkeit von eTAXI ist so ausgebaut, dass es angemessen erscheint, nur emissionsfreie Taxis in beschränkte Bereiche einfahren zu lassen. Wünschenswert wäre im Rahmen des Bundesfahrplans eTAXI eine möglichst frühe Festlegung, wann ordnungspolitische Beschränkungen für den Taximarkt wirksam werden.

## **Vernetzen: Infrastruktur gemeinsam entwickeln und Strompreisgarantie bis 2030**

Veränderung geschieht vor Ort. Das gilt auch dann, wenn sie im Rahmen des Bundesfahrplans eTAXI stattfindet. Allein mit dem Aufbau einer Fahrzeugflotte ist es nicht getan. Auch andere Bereiche und insbesondere die Infrastruktur müssen mitgedacht werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen schlägt vor, regional einen Runden Tisch Elektrifizierung zu initiieren, um dort im Dialog und Austausch mit Partnern aus Unternehmen, Kommunen und Wirtschaft (Hersteller) den Wandel der Flotten gemeinsam voranzutreiben. Die Erfahrung zeigt: Neben gezielter Förderung ist gute Kommunikation vor Ort ein Schlüssel zum Erfolg.

eTAXI-Flotten benötigen ausreichende und zugängliche Ladeinfrastruktur. Das können öffentliche Ladepunkte ebenso sein wie teil-öffentliche Ladeinfrastruktur für Gewerbefahrzeuge oder auch Depot-Lade-Lösungen bei Taxizentralen oder dergleichen. Auch hierzu muss ausreichend Förderung zu Verfügung gestellt werden. Dabei sollte Elektrifizierung integriert und vernetzt gedacht werden. Wenn beispielsweise das örtliche ÖPNV-Unternehmen Ladeinfrastruktur auf seinem Betriebshof aufbaut, kann hier auch das Taxigewerbe integriert werden. Es ist Aufgabe der Politik im Bund und vor Ort, eine ausreichende Ladeinfrastruktur sicherzustellen.

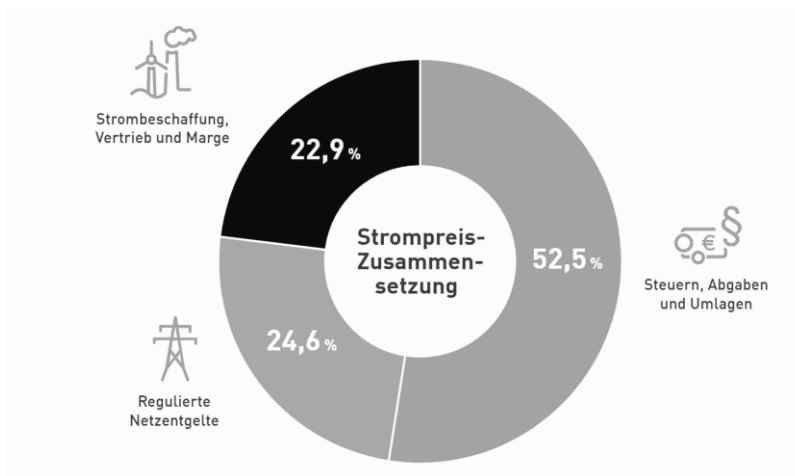
### **Strompreisgarantie bis 2030**

Für die Wirtschaftlichkeit von E-Fahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen spielt die Preisdifferenz zwischen Diesel und Ladestrom eine wesentliche Rolle. Beide Preise werden maßgeblich durch politische Entscheidungen (Steuern, EEG-Umlage, CO<sub>2</sub>-Abgabe) geprägt. Eine entscheidende Hürde beim Ausbau der eTAXI-Flotte ist die Unsicherheit der Unternehmer über die Wirtschaftlichkeit. Es ist zwar politisches Ziel, dass Strom laden günstiger ist als Diesel tanken, aber das Risiko trägt der Unternehmer. Der Bundesfahrplan eTAXI sieht vor, eine staatliche Strompreisgarantie bis 2030 zu geben mit einem Maximalpreis für AC-Laden in Höhe von 30 Cent/kWh und 50 Cent/kWh bei DC-Ladung (Schnellladen).

Kann ein Unternehmer für ein Kalenderjahr nachweisen, dass er in einem Kalenderjahr teurer laden musste, so wird ihm die Differenz als Steuergutschrift erstattet. Damit orientiert sich der Mechanismus für die Strompreisgarantie an der Befreiung von der Mineralölsteuer im Linienverkehr (§ 56 Energiesteuergesetz).

Mit dem Instrument der Strompreisgarantie übernimmt der Staat einen geringen Teil des Risikos, in ein eTAXI zu investieren. Er bekennt sich damit auch zu seinen selbst gesetzten Zielen. Voraussichtlich wird eine solche Garantie den Bundeshaushalt nicht belasten.

Abb. 3: Zusammensetzung Strompreis. Quelle: BDEW 2021(in %)



### Der Wandel für mehr Klimaschutz ist machbar

Der vorgelegte Bundesfahrplan eTAXI beschreibt, wie ein massiver Wandel im Taxigewerbe ermöglicht und begleitet werden kann. Es geht um nicht weniger als den Austausch der kompletten Flotte hin zu emissionsfreien Fahrzeugen. Dieser Wandel ist erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen bekennt sich zu diesen Zielen und legt mit dem Bundesfahrplan eTAXI einen konkreten Lösungsvorschlag vor. Für den Erfolg braucht dafür jeden einzelnen Baustein – fördern, fordern und vernetzen. Das Taxigewerbe in Deutschland ist bereit für den Wandel. Ihn zu gestalten und zu begleiten ist eine gemeinsame Aufgabe.

Verantwortlich:

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.  
 Dorotheenstraße 37  
 10117 Berlin