Teilhabe endet nicht an der Bordsteinkante

Inklusionstaxi: Barrierefreie Mobilität bleibt für Millionen Menschen in Deutschland ein ungelöstes Problem. VSPV und SoVD plädieren für die Verankerung des Inklusionstaxis im Sozialgesetzbuch.



Foto: VSPV

Sascha Waltemate (li.) und Patrick Meinhardt vom VSPV und SoVD-Chefin Michaela Engelmeier kämpfen gemeinsam fürs Inklusionstaxi.

Bisher können schwerbehinderte Menschen Busse und Bahnen mit entsprechendem Ausweis kostenlos nutzen – doch für Taxis gilt diese Regelung bislang nicht, obwohl sie als Teil des öffentlichen Nahverkehrs gerade dort helfen könnten, wo der Einstieg in den Linienverkehr scheitert: an Stufen, Umsteigepunkten oder an der letzten Tür. Der Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen (VSPV) und der Sozialverband Deutschland (SoVD) wollen das ändern. Ihr Ziel: Das „Inklusionstaxi" soll im Sozialgesetzbuch verankert werden und die entgeltfreie Beförderung für Berechtigte ermöglichen.

Nach Angaben des VSPV leben bundesweit rund 7,9 Millionen Menschen mit amtlich anerkannter schwerer Behinderung; das sind 9,3 Prozent der Bevölkerung. Fast die Hälfte ist zwischen 55 und 74 Jahre alt, ein weiteres Drittel älter als 75. Viele sind körperlich eingeschränkt: Bei elf Prozent sind Arme oder Beine funktionell beeinträchtigt, vier Prozent sind blind oder sehbehindert, weitere vier Prozent haben Hör- oder Gleichgewichtsstörungen. „Für diese Menschen reicht der Einstieg in Bus oder Bahn oft nicht aus", sagt VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate. „Sie benötigen ein barrierefreies Tür-zu-Tür-Angebot."

Taxis sind Teil des ÖPNV

Genau hier sieht SoVD-Chefin Michaela Engelmeier einen Widerspruch: Das Sozialgesetzbuch IX verpflichtet den ÖPNV zur kostenlosen Beförderung, inklusive Begleitpersonen und Hilfsmitteln. Taxis fallen jedoch heraus. „Taxis sind Teil des ÖPNV und könnten Teilhabe unmittelbar im städtischen und ländlichen Umfeld sicherstellen", sagt Engelmeier, die auch Sprecherin des Deutschen Behindertenrates ist. Der SoVD habe sich bereits in regionalen Projekten, etwa in Berlin, engagiert; eine bundesweite Lösung fehle aus seiner Sicht.

In einem gemeinsamen Gespräch in Berlin beschlossen VSPV und SoVD nun, sich direkt an Bundesarbeitsministerin Bärbel Bas (SPD) zu wenden. Engelmeier formuliert es als juristischen Hebel: Wenn barrierefreie Taxis als Teil des ÖPNV definiert würden, wäre die Voraussetzung für die entgeltfreie Beförderung geschaffen.

Neben der Gesetzesänderung fordern die Verbände ein Bundesprogramm, das Anschaffung und barrierefreien Umbau von Taxis vollständig fördert. Begleitet werden soll das durch einen „Runden Tisch" mit Bundesarbeits- und Verkehrsministerium, Ländern, Kommunen, Mobilitäts- und Sozialverbänden sowie Behindertenräten. Er soll Gesetzgebung, Modellprojekte und eine bundeseinheitliche Umsetzung koordinieren.

Kompetenzdschungel

Dass es nicht vorangeht, erklärt Patrick Meinhardt, Generalbevollmächtigter des VSPV, mit einem bekannten Muster: Sozialpolitiker verweisen auf Verkehrspolitiker, diese auf Finanzpolitiker, am Ende auf Länder oder Bund. Meinhardt spricht von einem „Kompetenzdschungel". Der Vorstoß bei der Ministerin sei deshalb folgerichtig. Er betont die ungewöhnliche Allianz: „Es ist selten, dass ein Herzensthema gemeinsam von einem Sozialverband und einem Unternehmerverband vorgebracht wird. Das gibt uns Gewicht."

Die Debatte um das Inklusionstaxi ist damit nicht nur verkehrspolitisch. Sie berührt Grundfragen: Wie organisiert eine Gesellschaft Teilhabe, wer trägt die Kosten? Für viele schwerbehinderte Menschen bleibt Mobilität ein Versprechen mit Einschränkung. Das Taxi könnte ein Baustein sein, wenn die Politik bereit ist, es auch so zu behandeln. *tk*

Wenn Regeln zum Flaschenhals werden

Taxameter-Zulassung: Die Technik im Taxi entwickelt sich weiter – die Verfahren drumherum auch. Nur nicht immer zum Vorteil der Betriebe.

In Braunschweig trafen sich am 3. Februar 2026 Vertreter des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland (TMV) mit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB). Im Mittelpunkt stand ein Thema, das in vielen Unternehmen längst nicht mehr als Detailfrage gilt: die Konformitätsbewertung von Taxametern und Wegstreckenzählern.

Was früher als klarer Ablauf galt, ist in den vergangenen Jahren spürbar komplizierter geworden. In der Branche wächst deshalb der Eindruck, dass die Zulassung zunehmend zum Hemmnis wird – vor allem dann, wenn Betriebe bezahlbare oder gebrauchte Fahrzeuge in den Dienst nehmen wollen. Gerade im Taxi- und Mietwagengewerbe, das oft mit knappen Margen arbeitet, entscheidet die Frage der Umrüstbarkeit mitunter darüber, ob ein Fahrzeug wirtschaftlich einsetzbar ist.

Beide Seiten verständigten sich darauf, gemeinsam an Vereinfachungen zu arbeiten. Der TMV kündigte als nächsten Schritt eine weitere Sitzung an, bei der auch die Arbeitsgemeinschaft Mess- und Eichwesen der Bundesländer (AGME), Vertreter der Auto- und Taxameterindustrie sowie beide Bundesverbände eingebunden werden sollen.

Die Botschaft des Treffens ist nüchtern, aber deutlich: Wenn Regeln zu komplex werden, verlieren sie Akzeptanz – und am Ende auch Wirkung. Die Branche sucht nun eine Lösung, die rechtssicher bleibt, aber wieder praktikabel wird. *tk*



Foto: TMV

Für den TMV waren (v. l. n. r.) Nico Höttges, Uwe Wieland, Randolf Stephany, Stephen Schubert und Dr. Michael Stehr in Braunschweig.

Unter dem Mindestpreis

Plattformbetreiber im Visier: Der Verdacht ist nicht neu, aber er lässt sich offenbar weiterhin belegen. In Essen haben Vertreter des Taxigewerbes erneut Fahrten über die Plattform Uber dokumentiert, deren Preise unter dem seit Jahresbeginn geltenden Mindestbeförderungsentgelt liegen.



Foto: TMV

„Wir dürfen nicht nachlassen. Nur gemeinsam können wir uns wirksam für faire Wettbewerbsbedingungen einsetzen. Verbandsgrenzen spielen dabei keine Rolle – entscheidend ist der Zusammenhalt innerhalb des Gewerbes."

Nico Höttges und Dirk Heinrichsen.

Dazu reiste Nico Höttges, Büroleiter des Taxi- und Mietwagenverbands Deutschland (TMV), in die Ruhrgebietsstadt, um die örtlichen Kollegen bei ihrer Arbeit zu unterstützen und sich selbst ein Bild zu machen. Höttges traf sich vor Ort mit Dirk Heinrichsen, dem Vorstand der Taxi Essen e.G. Zunächst ging es, fast zwei Stunden lang, um die Lage des Taxigewerbes insgesamt: um wirtschaftlichen Druck, um Regulierung – und um die Frage, wie sich Regeln durchsetzen lassen, wenn digitale Plattformen den Markt prägen. Danach folgte der praktische Teil. Die beiden buchten zwei Testfahrten über Uber.

Das Ergebnis fiel eindeutig aus. In beiden Fällen lag der angezeigte Fahrpreis unter dem Mindestbeförderungsentgelt, das in Essen seit dem 1. Januar 2026 gilt. Die Fahrten wurden dokumentiert, die Unterlagen sollen nun an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden. Aus Sicht der Beteiligten erhärtete sich damit ein Vorwurf, der das Verhältnis zwischen klassischem Taxigewerbe und Plattformanbietern seit Längerem belastet.

Während einer Fahrt kam es zudem zu einem Gespräch mit dem Fahrer. Er klagte über geringe Einnahmen an diesem Tag. Auf Nachfrage machte er nicht eine schwache Nachfrage verantwortlich, sondern die niedrigen Preise. Fahrer hätten sich darüber bereits bei Uber beschwert, sagte er. Die Situation treffe damit nicht nur Taxiunternehmer, sondern auch Mietwagenfahrer, die über die Plattform vermittelt werden.

Für Höttges und Heinrichsen ist der Fall exemplarisch. Beide betonten im Anschluss, wie wichtig eine enge Zusammenarbeit zwischen Verbänden und lokalen Akteuren sei – gerade wenn es um die Einhaltung kommunaler Vorgaben wie des Mindestbeförderungsentgelts gehe. Zugleich dürfe der politische Druck nicht nachlassen. Verwaltung, Politik sowie Plattform- und Mietwagenunternehmen müssten sich an geltendes Recht halten.

Der Konflikt um Mindestpreise ist damit nicht beendet, sondern geht in die nächste Runde. Essen steht stellvertretend für viele Städte, in denen Kommunen versuchen, mit klaren Vorgaben einen Ausgleich zwischen neuen Mobilitätsangeboten und bestehenden Strukturen zu schaffen. Ob diese Regeln auch auf der Straße ankommen, bleibt eine offene – und zunehmend überprüfte – Frage. *tk*



Foto: Miriam Marlene Waldner

Im Rahmen des Empfangs wurden dem Regierenden Bürgermeister Kai Wegner, der Senatorin Ute Bonde und Raed Saleh, dem Vorsitzenden der SPD-Fraktion, stellvertretend für den verkehrspolitischen Sprecher der SPD in Berlin, Tino Schopf, feierlich Dankesurkunden des Berliner Taxigewerbes für ihre geleistete Arbeit verliehen.

Berliner Taxigewerbe würdigt politische Unterstützung

Neujahrsempfang bei Taxi Deutschland e.V.: Mindestpreise, Mietwagenkontrolle und Ehrungen für die Berliner Politik – und ein Moment des Dankes, der in der Branche nicht oft vorkommt.

Am 5. Januar 2025 fand der traditionelle Neujahrsempfang von Taxi Deutschland e.V. in Berlin statt.

Es war ein besonderer Abend, an dem nicht mit Lob für die Politik gespart wurde – denn die „harten" Verhandlungen fänden, so Waldner augenzwinkernd, auch weiterhin in den Hinterzimmern statt. Auch wenn trotz deutlicher Fortschritte die wirtschaftliche Lage vieler Betriebe angespannt bleibt und die Entwicklungen der Plattformbetreiber weiterhin kritisch beobachtet werden, sendete der Empfang ein positives und optimistisches Signal für das Jahr 2026. *tk*

Kontrollen in Köln

Systematische Verstöße bei Uber: Kontrollen in Köln haben erneut gezeigt, dass Uber und ähnliche Plattformen in großem Stil geltendes Recht umgehen. Bei Überprüfungen am 21. und 22. Januar 2026 fiel laut WDR-Lokalzeit jedes vierte Fahrzeug durch Verstöße auf.

Beamte dokumentierten unter anderem, dass Fahrer die Rückkehrpflicht missachten und stundenlang kreisend in der Stadt unterwegs sind, ohne ihre Lizenzvorgaben einzuhalten. Nach Angaben des Taxi- und Mietwagenverbands (TMV) werden Arbeitsrecht und Sozialabgaben systematisch ausgehebelt: Fahrer sind offiziell als Minijobber gemeldet, arbeiten aber tatsächlich bis zu 250 Stunden im Monat. Sicherheitsmängel und fehlende Konzessionen sind weitere Probleme. Ähnliche Zahlen melden Frankfurt und Berlin, wo ein erheblicher Teil der vermittelten Fahrzeuge ohne gültige Lizenz unterwegs ist.

TMV-Präsident Thomas Kroker kritisiert die Behörden scharf. Der Verband fordert unter anderem digitale Echtzeitdaten an Ordnungs- und Finanzämter, Betriebsverbote für Wiederholungstäter und eine Gleichbehandlung im Wettbewerb.

Die Kontrollen verdeutlichen ein strukturelles Problem: Wenn das Geschäftsmodell auf der Umgehung von Vorschriften beruht, reichen Meldepflichten allein nicht aus. Politik und Behörden benötigen Instrumente, um Regeln nicht nur zu formulieren, sondern auch durchzusetzen – und damit Mobilitätsangebote in Städten fair und sicher zu gestalten. *tk*



Foto: TMV

„Wer jetzt noch wegschaut, macht sich mitschuldig."

Thomas Kroker, Präsident des TMV