Politik muss liefern!

Das Taxi ist mehr als irgendein Gewerbe – es ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, meint ein Taxiunternehmer aus Dresden.



Foto: taxi-heute Redaktion / KI

Sehr geehrte taxi heute-Redaktion,

ich fahre seit vielen Jahren Taxi im Umland von Dresden – Alleinunternehmer, ein Fahrzeug. Was derzeit beim Diesel passiert, bringt mich an den Punkt, an dem ich mich frage, wie lange ich das noch durchhalte. Ich lebe nicht von Flughafenfahrten oder Nachtgeschäft, sondern von Krankenfahrten und Schülertransporten. Das sind feste Touren, oft mit engen Vergütungssätzen, die sich nicht einfach anpassen lassen. Wenn der Dieselpreis steigt, steigt bei mir nichts außer den Kosten. Den Rest darf ich schlucken. Man hört immer wieder, das Taxi sei Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. In der Praxis fühle ich mich davon weit entfernt. Ich bringe Menschen zur Dialyse, fahre Kinder zur Schule, halte den Betrieb auch dann aufrecht, wenn sich andere Anbieter längst zurückgezogen haben. Aber wenn es um Unterstützung geht, wird es still.

Meinen Stundenlohn rechne ich schon lange nicht mehr aus. Ich will es ehrlich gesagt gar nicht wissen, weil ich ahne, dass er weit unter dem Mindestlohn liegt. Und das bei Arbeitszeiten, die man keinem Angestellten zumuten würde. Was ich nicht verstehe: Warum gibt es für das Taxi keine klaren politischen Antworten? Dieselpreise gehen durch die Decke, Betriebskosten steigen überall – und wir sollen das einfach irgendwie auffangen. Tarifanpassungen dauern, Zuschläge sind die Ausnahme und oft politisch nicht gewollt.

Ich erwarte keine Wunder, aber ich erwarte, dass die Politik endlich erkennt, dass das Taxi mehr ist als irgendein Gewerbe. Wir sichern Mobilität, gerade im ländlichen Raum. Wenn wir verschwinden, merkt man das erst, wenn es zu spät ist. Deshalb mein Appell: mehr Engagement für das Taxi. Schnelle, unbürokratische Lösungen bei Kostensteigerungen, verlässliche Rahmenbedingungen und vor allem ein Verständnis dafür, dass dieses Gewerbe nicht beliebig belastbar ist.

Mit verärgerten Grüßen
Ein Taxiunternehmer aus der Region Dresden (Name der Redaktion bekannt)

E-Taxi im Härtetest

Wer über Elektromobilität im Taxigewerbe spricht, landet schnell bei der Frage nach der Haltbarkeit der Batterie.

Gerade im Dauerbetrieb, mit vielen Ladevorgängen und hohen Laufleistungen, gilt der Fahrzeugakku als neuralgischer Punkt. Nun liefern Zahlen von DEKRA und aus dem Münchner Taxialltag ein differenziertes Bild. Sechs Jaguar I-Pace, eingesetzt als Taxis in München, standen im Fokus einer Untersuchung. Die Fahrzeuge sind seit 2018 im Einsatz und haben Laufleistungen zwischen knapp 180.000 und mehr als 260.000 Kilometern erreicht. Die Prüfer nahmen den sogenannten Batteriezustand, den „State of Health“, unter die Lupe. Das Ergebnis fällt überraschend positiv aus: Die Werte liegen zwischen 95 und 97 Prozent.

„Viele Menschen übertragen zum Beispiel ihre Erfahrungen mit Smartphone-Akkus auf das Thema Elektromobilität“, sagt Christoph Nolte, Executive Vice President und Leiter der Service Division Vehicles bei DEKRA. „Sie haben bei mobilen Endgeräten erlebt, dass sie schon nach wenigen Jahren eine spürbar geringere Akkukapazität haben, und befürchten bei Elektrofahrzeugen den gleichen Effekt.“

Nolte verweist auf Messungen aus mehr als 25.000 Tests. Erfahrungen mit dem Batterie-Schnelltest belegten deutlich höhere Nutzungsdauern. Die Antriebsbatterien seien insgesamt sehr gut. Der Münchner Praxistest liefere dazu die passende Ergänzung.

„Wir haben die Fahrzeuge im Schnitt etwa eineinhalbmal pro Tag geladen, und zwar nicht besonders schonend, sondern immer ganz voll, um den Fahrern die entsprechende Sicherheit mit Blick auf die Reichweite zu geben. Unsere Erfahrungen mit den Elektrofahrzeugen sind ausgesprochen positiv“, sagt Gregor Beiner, Geschäftsführer des Münchner Taxi Zentrums. „Die Batterien sind sehr, sehr langlebig, und erst recht mit den Sicherheitspuffern, die die Hersteller einbauen, halten sie die Kapazität sehr lange. Deshalb sind wir den Weg auch weitergegangen“, so Beiner.

Ganz ohne Einschränkungen kommt auch diese Bilanz nicht aus. Alterung verläuft nicht bei jedem Fahrzeug gleich. Fahrstil, Klima und Ladeverhalten beeinflussen die Entwicklung. Auch die Prüforganisation räumt Ausreißer ein. Wer auf dem Gebrauchtwagenmarkt unterwegs ist, kann deshalb auf unabhängige Batterietests zurückgreifen, wie sie DEKRA und andere Anbieter durchführen. Sie geben Aufschluss über den aktuellen Zustand und helfen bei der Bewertung von Restwerten.

Meist Garantie bis 160.000 Kilometer

Hinzu kommt ein regulatorischer Rahmen, der Risiken begrenzt. Hersteller gewähren in der Regel Garantien von mindestens acht Jahren oder 160.000 Kilometern auf die Batterie. Fällt die Kapazität in diesem Zeitraum ohne eigenes Verschulden unter 70 bis 75 Prozent, greifen Austausch- oder Reparaturregelungen – bis hin zum Tausch einzelner Module oder der gesamten Batterie. *tk*



Foto: mtz

Akku-Realität statt Smartphone-Mythos – die Fahrzeugbatterien der E-Taxis hatten zum Teil nach 260.000 km noch 97 Prozent Batteriekapazität.

bZ4X autonom

Mit dem bZ4X hatte Toyota vor wenigen Jahren vorsichtig den Einstieg in die batterieelektrische Mobilität gewagt. Nun wird aus dem Elektro-SUV ein Robotaxi.



Foto: Pony.ai

Das Robotaxi entwickelt sich langsam vom Technologieträger zum industriellen Produkt – Bild von der Robotaxi-Produktionslinie in China.

Gemeinsam mit dem chinesischen Spezialisten Pony.ai startet Toyota in China die Produktion eines autonomen Fahrzeugs auf Basis des bZ4X. Mehr als 1.000 Einheiten sollen noch in diesem Jahr gebaut werden. Die Fahrzeuge entstehen allerdings nicht im japanischen Toyota-Werk Motomachi, sondern bei GAC Toyota in Guangzhou. Das Joint Venture zwischen Toyota und dem chinesischen Hersteller GAC übernimmt die Fertigung, Pony.ai liefert die Technik für autonomes Fahren der Stufe 4. Damit können die Fahrzeuge definierte Strecken ohne menschlichen Fahrer bewältigen. Eingesetzt werden sollen sie auf der Plattform „PonyPilot+“, dem Robotaxi-Netzwerk des Unternehmens.

Dass Toyota und Pony.ai gemeinsame Interessen verfolgen, ist nicht neu. Bereits 2020 investierte der japanische Konzern rund 400 Millionen Dollar in das chinesische Technologieunternehmen. Drei Jahre später gründeten beide Partner ein Gemeinschaftsunternehmen, das nun den Übergang vom Pilotprojekt in die industrielle Fertigung markiert. Für Toyota ist das Projekt mehr als ein regionales Experiment. Der Konzern, lange vor allem als Hybridpionier bekannt, sucht seit einiger Zeit nach einer klareren Rolle im Zeitalter softwaredefinierter Fahrzeuge. Während Wettbewerber wie Tesla, Baidu oder Waymo seit Jahren öffentlichkeitswirksam über autonome Mobilität sprechen, agierte Toyota deutlich zurückhaltender. Die Kooperation mit Pony.ai zeigt nun eine andere Strategie: weniger Vision, mehr industrieller Maßstab. Der technische Aufwand bleibt dennoch erheblich. Die Robotaxi-Version des bZ4X arbeitet mit dem autonomen Fahrsystem „Gen-7“ von Pony.ai. Insgesamt 34 Sensoren erfassen die Umgebung, darunter neun LiDAR-Einheiten, 14 Kameras sowie vier Millimeterwellen-Radare. Das System ermöglicht laut Unternehmen eine 360-Grad-Erfassung des Fahrzeugumfelds und soll Objekte auf bis zu 650 Meter Distanz erkennen können.

Enorme Kosten bei der Robo-Technik

Interessant ist dabei vor allem die Kostenentwicklung. Pony.ai erklärt, die Materialkosten der autonomen Technik gegenüber der vorherigen Generation um 70 Prozent reduziert zu haben. Genau darin liegt derzeit eine der zentralen Herausforderungen autonomer Mobilität: Nicht die grundsätzliche Funktion gilt als Problem, sondern die wirtschaftliche Skalierung. Sensorik, Rechnerleistung und Redundanzsysteme machen Robotaxis bislang teuer. Erst wenn die Technik industriell günstiger wird, entsteht daraus ein tragfähiges Geschäftsmodell.

Pony.ai plant, die neuen Fahrzeuge schrittweise in Chinas großen Metropolen Guangzhou, Peking, Shanghai und Shenzhen einzusetzen. Bis Ende des Jahres soll die eigene Robotaxi-Flotte auf mehr als 3.000 Fahrzeuge anwachsen. Damit gehört das Unternehmen zu den ambitionierteren Anbietern im chinesischen Markt, der derzeit als weltweit dynamischstes Testfeld für autonomes Fahren gilt. Dabei bleibt es nicht beim Toyota-Modell. Auch der Arcfox Alpha T5 von BAIC sowie der Aion V von GAC Aion erhalten die Gen-7-Technologie von Pony.ai. Parallel arbeitet der Fahrdienstanbieter Didi ebenfalls an autonomen Varianten des Aion V. Der Wettbewerb verlagert sich damit zunehmend vom klassischen Automobilbau in Richtung Plattformökonomie und Datennutzung.

Und China dürfte nur der Anfang sein. Pony.ai sondiert gemeinsam mit Stellantis und dem Ride-Hailing-Anbieter Bolt Möglichkeiten für Robotaxi-Dienste in Europa. Noch bleibt offen, wann daraus konkrete Flotten entstehen. Toyota wirkt dabei nicht wie ein Pionier im Silicon-Valley-Sinn. Eher wie ein Konzern, der spät einsteigt, dafür aber mit Produktionskapazität, Qualitätsprozessen und langem Atem. Gerade im Mobilitätsgeschäft könnte genau diese Kombination entscheidend werden. *tk*



Praktische Organisationshilfen



Sicherheits-Schlüsselkasten

Hochwertige Schlüsselkästen aus robustem Stahlblech mit schlag- und kratzfester Pulverbeschichtung. Sicherheits-Zylinderschloss mit 2 Schlüsseln.

- Höhenverstellbare Hakenleisten
- Zur Wandbefestigung vorgesehen
- Für bis zu 400 Schlüssel lieferbar a.A.

22 Schlüssel ▶ Best.-Nr. 38342 **€ 63,-**
35 Schlüssel ▶ Best.-Nr. 38343 **€ 76,-**
50 Schlüssel ▶ Best.-Nr. 38344 **€ 94,-**



Fuhrpark- und Werkstattplaner

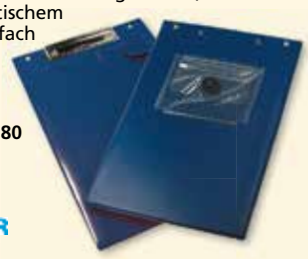
Um den Überblick zu behalten

- Hochwertige Ausführung
- Stabiles Polypropylen
- Tafelelemente in Grau
- Stecksystem für DIN A4

315 x 1.285 mm (1 Reihe, 10 Schienen)
▶ Best.-Nr. 38335 **€ 138,-**
554 x 1.282 mm (2 Reihen, 10 Schienen)
▶ Best.-Nr. 38336 **€ 242,-**
554 x 1.757 mm (2 Reihen, 10 Schienen)
▶ Best.-Nr. 38337 **€ 264,-**
1.580 x 900 mm (5 Reihen, 6 Schienen)
▶ Best.-Nr. 383351 **€ 489,-**
weitere Größen lieferbar

Klemmbrett für Aufträge und Schlüssel

- Extra starker Pappkern und langlebige vernickelte Klemmmechanik
- Hochwertige Auftragstasche aus Klarsichtfolie mit Einreiß-Schutz
- Saubere und geschlossene Aufbewahrung aller Arbeitspapiere
- Durch Klettverschluss gesichert, zusätzlich mit praktischem Schlüsselfach



DIN A4, blau
▶ Best.-Nr. 38341 **€ 4,80**

EICHNER

Preise freibleibend zuzügl. MwSt. und Versand. Es gelten die Lieferbedingungen der HUSS-VERLAG GmbH unter www.huss-shop.de.

HUSS-VERLAG GmbH · 80912 München
shop@hussverlag.de · Tel. 089/32391-316

shop huss **www.huss-shop.de**

Für barrierefreie Mobilität

Das Taxi spielt bei Diskussionen um Barrierefreiheit bislang nur eine Nebenrolle. VSPV und SoVD fordern, das Inklusionstaxi im Sozialgesetzbuch verbindlich zu verankern.

Mit einem Schreiben an Bundesarbeitsministerin Bärbel Bas verbinden der Sozialverband Deutschland (SoVD) und der Mobilitätsverband VSPV ihren Vorstoß mit einem grundsätzlichen Anspruch: Mobilität solle nicht länger als freiwillige Unterstützungsleistung gelten, sondern als Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe. Die Verbände verweisen dabei auf einen Widerspruch im bestehenden System. Schwerbehinderte Menschen haben bereits heute Anspruch auf unentgeltliche Beförderung im öffentlichen Nahverkehr. Gerade im ländlichen Raum bleibe dieser Anspruch jedoch oft theoretisch. Fehlende barrierefreie Haltestellen, dünne Taktungen und unzureichende Verbindungen machten Mobilität im Alltag vielfach unmöglich. Eine Bushaltestelle bestehe „auch gerne mal nur aus einem Schild im Nirgendwo“, formulieren SoVD und VSPV ungewöhnlich deutlich.

An dieser Stelle soll das Inklusionstaxi ansetzen. Nach Vorstellung der Verbände soll das Taxi als entgeltfreie Beförderungsleistung systematisch im Sozialgesetzbuch IX verankert werden – einschließlich einer klar geregelten Finanzierung durch den Bund. Das Taxi verstehen die Initiatoren dabei ausdrücklich nicht als Sonderlösung. „Das Inklusionstaxi ist kein Sonderrecht und kein Parallelregime“, schreiben sie. Vielmehr solle ein bestehender Teilhabeanspruch überhaupt praktikabel werden.

Finanzierung durch den Bund

Besonders klar fällt die Position bei der Finanzierung aus. Wenn der Bund den Anspruch gesetzlich normiere, müsse er auch die Kosten tragen. Eine Verlagerung auf Länder oder Kommunen würde aus Sicht der Verbände den Konnexitätsgrundsatz unterlaufen. Den jährlichen Finanzbedarf beziffern SoVD und VSPV auf rund 70 Millionen Euro. „An die Mobilität und damit Teilhabe behinderter Menschen darf man kein Preisschild heften“, heißt es weiter. Die Antwort aus dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales fiel anerkennend, aber zurückhaltend aus. Ministerin Bas betont, selbstbestimmte Mobilität sei eine zentrale Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe. Gleichzeitig verweist sie auf das bestehende „differenzierte System von Zuständigkeiten und Leistungen“, für das Bund und Länder bereits jährlich 523 Millionen Euro aufwenden. Die Einbeziehung des Taxiverkehrs sei innerhalb dieses Systems nicht möglich und würde „eine neue eigenständige Sozialleistung begründen“.

VSPV-Geschäftsführer Sascha Waltemate widerspricht der Einschätzung des Ministeriums deutlich. Das BMAS begehe einen „Kategorienfehler“, wenn es das Taxi nicht als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs betrachte. Dabei verweist der Verband auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Aus Sicht des VSPV entstünde gerade keine neue Sozialleistung, sondern eine Vereinfachung bestehender Teilhabeansprüche. Für das Taxi- und Mietwagengewerbe ist die Diskussion dabei nicht nur sozialpolitisch relevant. Eine bundesweit geregelte Finanzierung könnte Investitionen in barrierefreie Fahrzeuge wirtschaftlich absichern. Ohne verlässliche Finanzierung werden weder ein flächendeckender Ausbau noch eine stabile Angebotsstruktur möglich sein. *tk*



Patrick Meinhardt, Generalbevollmächtigter des VSPV, und Michaela Engelmeier vom SoVD treten gemeinsam für das Inklusionstaxi ein.

Foto: VSPV



Foto: TMV

„Krankenfahrten sind längst ein Testfall dafür, wie belastbar ein regulierter Verkehrsmarkt bleibt, wenn Preisbildung außerhalb der Tarifordnung stattfindet." – Christian Linz

Rabatt mit Nebenwirkungen

Warum Sondervereinbarungen im Krankenverkehr zum Risiko für die Taxiunternehmer werden.

Krankenfahrten gelten im Taxi- und Mietwagengewerbe als verlässliches Geschäft: planbare Nachfrage, regelmäßige Touren, klare Abnehmerstruktur. Doch hinter dieser Stabilität wächst ein Konflikt, der zunehmend die Grundlogik des regulierten Verkehrsmarkts berührt. Im Zentrum stehen Sondervereinbarungen nach § 51 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit dem Sozialrecht der gesetzlichen Krankenversicherung.

Der Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen warnt in einem aktuellen Merkblatt vor den Folgen dieser Praxis. Landesgeschäftsführer Christian Linz beschreibt ein System, das sich schrittweise von der klassischen Tarifordnung entfernt. Rechtlich ist der Rahmen zunächst klar. Nach § 133 SGB V sind Krankenkassen verpflichtet, die Versorgung mit Krankentransporten sicherzustellen, wenn öffentliche Verkehrsmittel nicht zumutbar sind. Taxi- und Mietwagenbetriebe übernehmen dabei eine zentrale Rolle.

Es gilt das Sachleistungsprinzip: Der Patient erhält die Fahrt, die Kasse zahlt. Die Vergütung erfolgt jedoch zunehmend über individuelle Sondervereinbarungen. Diese sind nach PBefG zwar zulässig, aber strikt begrenzt. § 51 Absatz 2 schreibt vor, dass Sonderpreise nur unter klar definierten Bedingungen möglich sind – etwa bei Mindestmengen oder festen Zeiträumen. Zudem darf der Verkehrsmarkt nicht gestört werden, Preise müssen schriftlich fixiert sein, häufig sind Genehmigungen oder zumindest Anzeigen bei Behörden nötig. In der Praxis zeigt sich jedoch ein uneinheitliches Bild. Während einige Kommunen streng prüfen, begnügen sich andere mit einer reinen Anzeige. Aus Sicht des Verbands entsteht dadurch ein Kontrollgefälle, das Spielräume für wirtschaftlich problematische Vereinbarungen öffnet.

Wirtschaftliche Wirkung

Laut Verband liegen die vereinbarten Vergütungen häufig 10 bis 15 Prozent unter dem regulären Taxitarif. Werden Wartezeiten nicht vergütet, kann die Unterdeckung bis zu rund 20 Prozent betragen. Gerade im Krankenverkehr ist das relevant, da Standzeiten etwa bei Arztterminen oder Klinikentlassungen regelmäßig anfallen. Die Folgen reichen über einzelne Betriebe hinaus. Viele Unternehmen reagieren mit Forderungen nach höheren regulären Taxitarifen. Damit entsteht ein indirekter Ausgleichsmechanismus: Der klassische Taxikunde finanziert über höhere Preise im Pflichtfahrbereich die Rabatte der Krankenkassen mit.

Gleichzeitig verliert die Tarifordnung an Stabilität. Wenn einzelne Krankenkassen Sonderkonditionen erhalten, wächst bei anderen Kostenträgern der Erwartungsdruck, ähnliche Rabatte zu bekommen. Es entsteht ein Geflecht individueller Verträge, das kaum noch transparent ist und die öffentliche Tarifstruktur relativiert. Auch auf Kundenseite bleibt das nicht ohne Wirkung. Wenn Krankenfahrten günstiger abgerechnet werden, stellt sich zwangsläufig die Frage nach der allgemeinen Preislogik im Taxiverkehr. Der Verweis auf Tarifpflichten verliert an Überzeugungskraft, wenn parallel genehmigte Ausnahmen existieren.

Pauschale statt Taxitarif

Hinzu kommt eine Abkehr von der klassischen Tarifsystematik. Während reguläre Taxitarife aus Grundpreis, Kilometerpreis und Wartezeit bestehen, arbeiten Sondervereinbarungen häufig mit pauschalen Kilometerpreisen. Gerade die fehlende Vergütung von Wartezeiten führt im Alltag zu Einbußen, da Verzögerungen im Krankenverkehr systembedingt sind. Technisch und organisatorisch entstehen zusätzliche Brüche. Statt Taxameter werden häufig externe Routenplaner zur Abrechnung genutzt. Aus Sicht des Verbands widerspricht das der Anforderung einer nachvollziehbaren und manipulationssicheren Preisermittlung. Gleichzeitig wächst der Verwaltungsaufwand: Abrechnungen werden oft an die Unternehmen ausgelagert, Zahlungen erfolgen teils erst nach mehreren Wochen. Zusätzlich entstehen Kosten von drei bis fünf Prozent durch externe Dienstleister.

Politisch entfaltet die Praxis ebenfalls Wirkung. Rabatte werden von Entscheidungsträgern häufig als Hinweis auf wirtschaftliche Spielräume interpretiert. Tariferhöhungen stoßen dadurch eher auf Zurückhaltung – selbst wenn die Kostenstruktur der Betriebe etwas anderes nahelegt. Als Alternative verweist der Verband auf den 2021 eingeführten Tarifkorridor im PBefG. Er erlaubt Festpreise innerhalb klarer Grenzen und bindet diese in die offizielle Tarifordnung ein. Damit ließen sich viele der heutigen Probleme reduzieren: weniger Einzelverhandlungen, mehr Transparenz und geringerer Verwaltungsaufwand. Die Forderung des Verbands fällt entsprechend deutlich aus: Sondervereinbarungen sollten restriktiv gehandhabt werden, nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig sein und konsequent Wartezeiten sowie Vollkosten berücksichtigen. *tk*

WAV KIT
für VW Caddy Maxi
HYBRID

MOBITEC
Mobilität ohne Grenzen

Erleben Sie die Zukunft des Fahrens mit MobiTEC!

Als erster Fahrzeugumbauer in Europa bieten wir den Umbau des VW Caddy Maxi Hybrid für Rollstuhlfahrer an. Erleben Sie umweltfreundliches Fahren mit großer Reichweite und dem größten Bodenausschnitt – für maximale Freiheit und Komfort!

Fahrzeugmaße nach dem Umbau

1	Durchfahrhöhe	1.420 mm
2	Innenhöhe	1.420 mm
3	Bodenausschnittbreite	865 mm
4	Bodenausschnittlänge	1.375 mm
5	Bodenneigung	ca. 1,5°







www.mobi-tec.de