Leserbrief: Die Mobilität im Gesundheitswesen braucht das Taxi!

Sehr geehrte Redaktion von taxi heute,

mit wachsender Sorge verfolge ich die Diskussionen rund um die Krankenbeförderung und die geplanten Änderungen bei Verordnungen und Genehmigungsverfahren im Gesundheitswesen. Als Taxiunternehmer aus Berlin mit mehreren Fahrzeugen und einem Betriebsschwerpunkt auf Krankenfahrten frage ich mich zunehmend, ob die Verantwortlichen in Politik und Krankenkassen überhaupt noch wissen, wie Mobilität für kranke und ältere Menschen in der Praxis funktioniert.

Seit vielen Jahren übernehmen wir Fahrten für Dialysepatienten, Menschen in Chemotherapie, Senioren mit Gehhilfen oder Patienten nach Krankenhausaufenthalten. Für viele unserer Fahrgäste sind wir kein Luxus, sondern die einzige Möglichkeit, überhaupt zur Behandlung zu gelangen. Gerade in einer alternden Gesellschaft sollte man meinen, dass solche Leistungen gestärkt werden.

Foto: Redaktion taxi heute/KI-generiert

Unser Leser macht deutlich: Mobilität im Gesundheitswesen darf nicht ausschließlich unter dem Blickwinkel kurzfristiger Einsparungen betrachtet werden.

Stattdessen entsteht bei mir der Eindruck, dass Krankenfahrten immer stärker unter Kostenvorbehalt gestellt werden. Jede neue Regelung wird mit Bürokratie, Wirtschaftlichkeit und Einsparungen begründet. Immer häufiger höre ich von Patienten, die verunsichert sind, ob ihre Fahrten künftig noch genehmigt werden. Gleichzeitig wächst der Verwaltungsaufwand für Ärzte, Patienten und Beförderungsunternehmen. Wer täglich mit Krankenkassen abrechnet, weiß längst, dass zwischen politischen Sonntagsreden und der Realität in den Betrieben oft eine große Lücke klafft.

Besonders irritiert mich dabei die politische Prioritätensetzung. Während bei Krankenfahrten jeder Euro mehrfach umgedreht wird, scheinen für sogenannte Zukunftsprojekte plötzlich Millionenbeträge verfügbar zu sein. In Ihrer letzten Ausgabe haben Sie ausführlich über Robotaxis berichtet. Natürlich ist es interessant zu sehen, welche technischen Entwicklungen möglich sind. Aber wenn ich lese, welche Summen in autonome Fahrzeuge, Testfelder, Förderprogramme und Forschungsprojekte fließen, frage ich mich schon, ob die Verantwortlichen noch den Bezug zur Realität haben.

Während Politik und Industrie über autonome Mobilität philosophieren, kämpfen viele Taxiunternehmer mit steigenden Lohnkosten, hohen Fahrzeugpreisen, wachsender Bürokratie und immer schwierigeren Vergütungsverhandlungen mit den Krankenkassen. Wer heute Krankenfahrten durchführt, tut dies häufig nicht deshalb, weil die Margen so attraktiv wären, sondern weil diese Fahrten für viele Betriebe eine wichtige und verlässliche Säule des Geschäftsmodells darstellen.

Sollte die Zahl der genehmigten Krankenfahrten künftig sinken oder die Erstattungspraxis weiter verschärft werden, wird das nicht nur die Unternehmen treffen. Es werden vor allem diejenigen Patienten betroffen sein, die ohnehin schon gesundheitlich eingeschränkt sind. Wer heute an den Krankenfahrten spart, riskiert morgen Versorgungslücken, längere Wege und weniger Mobilität für diejenigen, die sie am dringendsten benötigen.

Umso wichtiger ist es, dass die taxi heute diese Themen aufgreift und den Verantwortlichen immer wieder vor Augen führt, wie die Realität im Gewerbe aussieht. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken. Ihre Berichterstattung schafft Aufmerksamkeit für Probleme, die außerhalb unserer Branche oft kaum wahrgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Ein besorgter Taxiunternehmer aus Berlin (Name der Redaktion bekannt)

Wenn der Fahrgast zur Gefahr wird

Immer wieder werden Taxifahrer in Deutschland Opfer von Bedrohungen, Fahrpreisbetrug und körperlichen Angriffen.

Foto: Redaktion taxi heute/KI-generiert

Jeder Angriff erinnert an die Risiken des Berufs des Taxifahrers, die Außenstehende häufig unterschätzen.

Ein aktueller Fall aus Nürnberg zeigt, welchen Risiken Fahrer ausgesetzt sind – oft wegen vergleichsweise geringer Geldbeträge. Es war eine alltägliche Fahrt. Zwei junge Fahrgäste stiegen nachts in ein Taxi und ließen sich nach Kornburg bringen. Gegen zwei Uhr morgens eskalierte die Situation. Statt die rund 50 Euro Fahrpreis zu bezahlen, sollen die Fahrgäste den 38-jährigen Fahrer angegriffen haben. Dieser flüchtete aus seinem Fahrzeug, wurde verfolgt und erhielt schließlich Hilfe von Passanten. Die Polizei nahm die Tatverdächtigen noch vor Ort fest.

Der Vorfall sorgte Anfang Oktober für Schlagzeilen. Für viele Taxifahrer klingt die Geschichte jedoch erschreckend vertraut. Taxifahrer arbeiten nachts, an Wochenenden, vor Bars, Clubs und Bahnhöfen. Dabei begegnen sie auch alkoholisierten oder aggressiven Fahrgästen. Konflikte beginnen häufig mit Beleidigungen, Drohungen oder Streit um den Fahrpreis. Daraus können Sachbeschädigungen, Betrug oder körperliche Angriffe entstehen. Besonders problematisch wird es, wenn Fahrgäste am Ziel erklären, nicht zahlen zu wollen. Für Fahrer entsteht ein Dilemma: Sie möchten ihr Geld erhalten, riskieren aber, dass die Situation eskaliert. Branchenverbände fordern deshalb seit Jahren mehr Aufmerksamkeit für die Sicherheit des Fahrpersonals. Besonders gefährdet sind Fahrer im Nachtgeschäft und in Ballungsräumen. Viele Taxis verfügen inzwischen über GPS-Ortung, Notrufsysteme, Kameratechnik oder digitale Bezahlmöglichkeiten. Weniger Bargeld im Fahrzeug kann zudem das Überfallrisiko senken. Doch der Nürnberger Fall zeigt die Grenzen solcher Maßnahmen. Eskaliert ein Konflikt innerhalb weniger Sekunden, bleibt kaum Zeit, technische Hilfsmittel einzusetzen.

Passanten halfen dem Fahrer

In Nürnberg war die Aufmerksamkeit unbeteiligter Bürger entscheidend. Ein Verkehrsteilnehmer hielt an, alarmierte die Polizei und unterstützte den Fahrer. Gemeinsam mit weiteren Passanten konnten die Tatverdächtigen bis zum Eintreffen der Beamten festgehalten werden. Solche Zivilcourage ist keine Selbstverständlichkeit. Sie verdeutlicht zugleich, dass Gewalt gegen Taxifahrer kein privates Problem einzelner Unternehmer ist, sondern Menschen trifft, die einen wichtigen Teil der öffentlichen Mobilität sicherstellen. Taxifahrer bringen täglich Menschen sicher ans Ziel – nachts, an Feiertagen und bei schlechtem Wetter, oft dann, wenn andere Verkehrsmittel nicht mehr fahren. Der Nürnberger Fall endete vergleichsweise glimpflich. Der Fahrer erlitt leichte Verletzungen, die Tatverdächtigen wurden festgenommen. Für viele Kollegen bleibt dennoch die Erkenntnis, dass hinter jeder Nachtschicht die Hoffnung steht, am Ende nicht nur die Kasse zu zählen, sondern auch unversehrt nach Hause zu kommen. *tk*

Tankrabatt 2026 2.0

Entlastung an der Zapfsäule schmilzt bereits nach wenigen Tagen

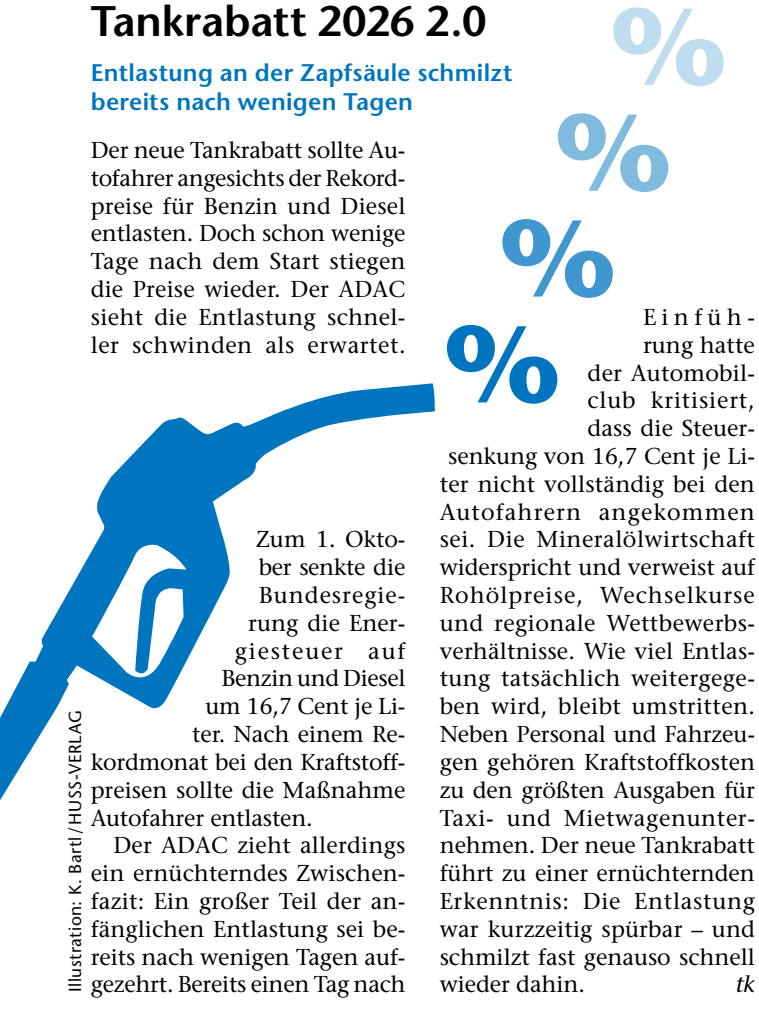

Illustration: K. Bartl / HUSS-VERLAG

Der neue Tankrabatt sollte Autofahrer angesichts der Rekordpreise für Benzin und Diesel entlasten. Doch schon wenige Tage nach dem Start stiegen die Preise wieder. Der ADAC sieht die Entlastung schneller schwinden als erwartet.

Zum 1. Oktober senkte die Bundesregierung die Energiesteuer auf Benzin und Diesel um 16,7 Cent je Liter. Nach einem Rekordmonat bei den Kraftstoffpreisen sollte die Maßnahme Autofahrer entlasten.

Der ADAC zieht allerdings ein ernüchterndes Zwischenfazit: Ein großer Teil der anfänglichen Entlastung sei bereits nach wenigen Tagen aufgezehrt. Bereits einen Tag nach Einführung hatte der Automobilclub kritisiert, dass die Steuersenkung von 16,7 Cent je Liter nicht vollständig bei den Autofahrern angekommen sei. Die Mineralölwirtschaft widerspricht und verweist auf Rohölpreise, Wechselkurse und regionale Wettbewerbsverhältnisse. Wie viel Entlastung tatsächlich weitergegeben wird, bleibt umstritten. Neben Personal und Fahrzeugen gehören Kraftstoffkosten zu den größten Ausgaben für Taxi- und Mietwagenunternehmen. Der neue Tankrabatt führt zu einer ernüchternden Erkenntnis: Die Entlastung war kurzzeitig spürbar – und schmilzt fast genauso schnell wieder dahin. *tk*

Zukunft braucht Regeln

Nicht nur die Technik entscheidet über die Zukunft des Robotaxis: Genehmigungen, Geschäftsmodelle und die Kontrolle über den Fahrgast werden die Mobilitätsbranche verändern.

Ein Taxi ohne Fahrer, ein Shuttle auf Abruf, ein Fahrzeug, das seine Umgebung selbstständig erfasst und Entscheidungen trifft: Was lange nach Zukunftsmusik klang, wird in Europa erprobt. London hat Robotaxis auf die Straße gebracht, München könnte Ende 2027 folgen. Zugleich arbeiten Verkehrsunternehmen und Behörden daran, autonome Shuttles in den Nahverkehr zu integrieren. Die entscheidende Frage lautet nicht mehr allein, ob die Technik funktioniert. Es geht darum, wer sie einsetzen darf – und wer künftig mit Personenbeförderung Geld verdient. Autonomes Fahren berührt den Kern des Taxi- und Mietwagengewerbes: Fahrzeuge, Fahrer, Vermittlung und Kundenbeziehungen. Wer die Technologie kontrolliert, könnte künftig auch bestimmen, wer Zugang zu den Fahrgästen erhält und wie die Umsätze verteilt werden.

London fährt vor, München schaut hin

Anfang September startete in London ein Pilotprojekt mit autonomen Fahrzeugen von Uber und dem britischen Technologieunternehmen Wayve. Weniger als 20 Fahrzeuge sind im Einsatz, Sicherheitsfahrer begleiten die Fahrten. Trotzdem markiert das Projekt einen Schritt in den städtischen Alltag. Auch München rückt in den Fokus. Waymo, die Robotaxi-Tochter des Alphabet-Konzerns, will den deutschen Markt erschließen. Zunächst kartieren Fahrzeuge mit geschultem Personal das Straßennetz. Ende 2027 soll ein kommerzieller Fahrdienst starten. München könnte damit zum ersten deutschen Standort eines regulären Robotaxi-Angebots werden. Dichter Verkehr, Radfahrer und komplexe Kreuzungen machen die Stadt zum anspruchsvollen Testfeld.

Ob Fahrgäste in ein Auto ohne Fahrer steigen, hängt auch vom Vertrauen ab. Befürworter verweisen darauf, dass Computer weder müde werden noch sich ablenken lassen. Kritiker fragen, wie zuverlässig die Systeme auf Baustellen oder unvorhersehbares Verhalten reagieren. Robotaxis nutzen Kameras, Radar, Lidar und hochpräzise Karten. Kameras erkennen Verkehrszeichen, Radar erfasst Entfernungen und Geschwindigkeiten, Lidar erstellt dreidimensionale Abbilder. Doch auch eine umfangreiche Sensorik macht ein System nicht unfehlbar.

Engpass sitzt im Genehmigungsverfahren

Beim autonomen Nahverkehr zeigt sich ein weiteres Problem: Ein Fahrzeug, das technisch fahren kann, darf deshalb noch nicht überall eingesetzt werden. Neben der Zulassung braucht es eine Genehmigung für den Betriebsbereich. Hier setzt Kira+ an. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Deutsche Bahn und Holon wollen ab 2027 autonome Fahrzeuge in Teilen Darmstadts und im Kreis Offenbach erproben. Der elektrisch angetriebene Holon Urban bietet fünf Sitzplätze und einen Rollstuhlplatz. Die Zielsetzung reicht über einen Pilotversuch hinaus. Autonome Fahrzeuge sollen Teil des regulären Nahverkehrs werden. DB Regio sieht darin die Chance auf schnellere, günstigere und digitale Mobilitätsangebote. Entscheidend ist ihre sinnvolle Einbindung in bestehende Verkehrsnetze.

„Der breite kommerzielle Einsatz von Robotaxis wird noch dauern. Die Skalierung ist sehr teuer – für eine große Flotte wären dann einige hundert Millionen fällig!“

Michael Bauer, VDA

Foto: VDA

„Nach der anfänglichen Euphorie wird man in China beim autonomen Fahren aktuell wieder vorsichtiger.“

Michael Bauer, VDA

Dafür muss auch die Verwaltung schneller werden. Ein bundesweites Konsortium, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt, Dekra, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund und Hessen Mobil, will Genehmigungsverfahren vereinfachen. Künftig sollen sie etwa drei Monate dauern. Bislang müssen Behörden prüfen, ob Fahrzeuge und Einsatzgebiete zusammenpassen. Straßenbreiten, Kurven, Kreuzungen und besondere Verkehrssituationen erhöhen den Aufwand. Digitalisierte und standardisierte Abläufe wären mehr als Bürokratieabbau. Solange jede Region eigene Verfahren entwickelt, bleibt die Ausweitung teuer und schwer planbar. Einheitlichere Maßstäbe schaffen erst die Voraussetzungen für größere Flotten und Serienfertigung.

Ergänzung oder Konkurrenz?

Für Taxiunternehmen ist die Entwicklung ambivalent. Autonome Shuttles könnten den Nahverkehr in Randgebieten ergänzen, neue On-demand-Angebote ermöglichen und bei Personalmangel helfen. Allerdings sind viele Fahrzeuge noch mit Sicherheitspersonal unterwegs. Bei Robotaxis liegt die wirtschaftliche Konkurrenz näher. Flughafentransfers, Innenstadtfahrten und plattformvermittelte Beförderungen sind attraktive Einsatzfelder. Analysen aus den USA und China deuten auf wachsenden Wettbewerbsdruck hin. Wie stark deutsche Taxiunternehmen betroffen sein werden, ist offen. Entscheidend sind Genehmigungen, Flottengrößen und Fahrpreise. Dabei geht es um mehr als Sicherheit und Kosten. Wer besitzt die Fahrzeuge? Wer betreibt die Flotte? Und wer kontrolliert die digitale Vermittlung und damit den Zugang zum Kunden?

Europa geht beim autonomen Fahren vorsichtiger vor als manche Regionen der USA oder Chinas. Sicherheitsfahrer, Genehmigungsverfahren und offene Haftungsfragen bremsen den Markthochlauf. Das verschafft dem Taxi- und Mietwagengewerbe Zeit, bedeutet aber keinen Stillstand. Die nächste Phase wird weniger von spektakulären Vorführungen geprägt sein als von Standards. London liefert erste Erfahrungen, München könnte folgen. Im Rhein-Main-Gebiet wird daran gearbeitet, autonome Fahrzeuge schneller in den Nahverkehr zu bringen. Für das Taxigewerbe ist jetzt der Zeitpunkt, eigene Interessen in die Debatte einzubringen. Denn, wenn künftig weniger Menschen am Steuer sitzen, wird umso wichtiger, wer die Richtung vorgibt. *tk*

Italiens Taxis kämpfen um ihren Markt

Der Streit mit Uber und anderen Plattformanbietern entzweit das italienische Taxigewerbe.

Wer in Rom, Mailand oder Neapel am 27. August ein Taxi brauchte, musste sich auf Wartezeiten einstellen. Zwischen 8 und 22 Uhr blieben vielerorts Fahrzeuge stehen. An den beiden großen Flughäfen Roms waren zeitweise weniger als die Hälfte der üblichen Taxis verfügbar. Der Ausstand sollte ein Signal an die Politik senden. Doch die Branche demonstrierte nicht geschlossen: Uritaxi, eine der einflussreichen Organisationen des italienischen Taxigewerbes, blieb dem Streik fern. Der Konflikt ist auch ohne Arbeitskampf leicht zu erkennen. Eine App genügt, um ein Auto zu bestellen. Der Streit beginnt bei der Frage, wer diese Fahrt unter welchen Bedingungen anbieten darf. Uber ist in Italien längst mehr als ein Name auf dem Smartphone. Der US-Konzern steht für die Sorge vieler Taxifahrer, dass digitale Plattformen einen Markt verändern, dessen Regeln über Jahrzehnte gewachsen sind.

Foto: Samuel Isaacs/unsplash

App versus alte Ordnung

Italien reguliert sein Taxigewerbe streng. Die Zahl der Lizenzen ist begrenzt, Tarife werden behördlich festgelegt, und wer Fahrgäste befördern will, muss bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Taxiunternehmen verweisen zudem auf Pflichten, die mit ihrer Zulassung verbunden sind. Wenn Plattformanbieter oder andere Fahrdienste unter abweichenden Bedingungen arbeiten können, sehen sie darin einen Wettbewerbsnachteil. Anlass für den Protest ist ein Gesetzentwurf, den streikende Verbände als Schritt zu einer stärkeren Öffnung des Marktes verstehen. Sie fürchten, dass Plattformen zusätzliche Möglichkeiten erhalten, Fahrten zu vermitteln und damit die bestehende Ordnung auszuhöhlen. Dabei geht es nicht nur um Uber. Auch andere digitale Vermittler verändern, wie Kunden und Fahrer zusammenfinden – und wer den Zugang zum Geschäft kontrolliert. Die Plattformen stehen für ein Versprechen, das Kunden durchaus schätzen: einfache Buchung, digitale Bezahlung und schnelle Verfügbarkeit. Für traditionelle Taxiunternehmen stellt sich dagegen die Frage, ob Komfort und Vermittlungsmacht am Ende bei wenigen großen Anbietern liegen, während die Kosten und Pflichten der Beförderung bei den einzelnen Unternehmen bleiben. Der Streit ist deshalb nicht mit der Formel „App gegen Taxi“ zu erklären. Er handelt von der Verteilung von Chancen und Risiken. Wenn unterschiedliche Anbieter um dieselben Fahrgäste konkurrieren, stellt sich die Frage, ob für alle vergleichbare Regeln gelten. Das Taxigewerbe fordert, dass der Gesetzgeber diesen Unterschied nicht übersieht.

Verbände uneins

Nach Gesprächen mit der Regierung über den Gesetzentwurf zog Uritaxi ihre Unterstützung zurück und bezeichnete den Ausstand als „unverständlich“. Offenbar setzt Uritaxi darauf, dass sich offene Fragen noch am Verhandlungstisch klären lassen. Damit stehen sich innerhalb der Branche zwei Strategien gegenüber. Die Streikenden wollen mit leeren Taxiständen öffentlichen Druck erzeugen. Uritaxi hält den Dialog mit der Politik für den erfolgversprechenderen Weg. Die Sorgen vor einer Marktöffnung teilen beide – aber es zeigt sich, dass es sich auch unter Italiens Taxiunternehmern darüber streiten lässt, wie sich ihre Interessen am besten verteidigen lassen. *tk*

Tödlicher Unfall bei Krankenfahrt

Nach dem Tod eines zehnjährigen Jungen bei einem Krankentransport geht die juristische Aufarbeitung weiter.

Im Mai 2025 kollidierte ein Behindertentaxi mit einem Linienbus. Ein zehnjähriger Fahrgast kam dabei ums Leben. Das Amtsgericht verurteilte den Taxifahrer wegen fahrlässiger Tötung zu zehn Monaten Freiheitsstrafe auf Bewährung. Gegen das Urteil hat der Fahrer Rechtsmittel eingelegt. Die Verteidigung kritisiert unter anderem die Beschilderung der Unfallstrecke und das Fehlen einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Staatsanwaltschaft verzichtete auf Rechtsmittel. Damit bleibt die rechtliche Bewertung des Unfalls vorerst offen.

Schulung wichtig

Für das Taxigewerbe reicht die Bedeutung des Falls über das Strafverfahren hinaus. Kranken- und Behindertenfahrten gehören zum Berufsalltag vieler Fahrer. Dabei befördern sie häufig Menschen, die sich bei einem Unfall nicht eigenständig schützen oder aus dem Fahrzeug befreien können. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an die Sicherheit. Dazu zählen die fachgerechte Befestigung von Rollstühlen, korrekt angelegte Rückhaltesysteme und eine vorausschauende Fahrweise. Auch Schulungen im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen spielen eine wichtige Rolle. Gerade bei der Beförderung von Kindern und pflegebedürftigen Menschen verlassen sich Angehörige auf die Sorgfalt der Fahrer. Welche strafrechtliche Verantwortung der Fahrer im konkreten Fall trägt, müssen die Gerichte klären. Unabhängig davon zeigt der Unfall, dass die Verantwortung bei Krankenfahrten nicht erst mit dem Anfahren beginnt. *tk*