

Das Inklusionstaxi als gesamtgesellschaftliche Aufgabe Deutschlands

Der Sozialverband Deutschland (SoVD) und der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) haben sich in mehreren Runden darauf verständigt, eine grundsätzliche politische Debatte über die **gesamtgesellschaftliche Verantwortung für Inklusionstaxen in Deutschland** zu führen.

Wir sind uns darüber im Klaren, dass es eine politisch herausfordernde Aufgabe werden wird, die Bedeutung von Inklusionstaxen **im urbanen wie im ländlichen Raum ins Zentrum einer Debatte um gesellschaftliche Teilhabe** zu stellen. Unsere Aufgabe wird es sein, die **gemeinsam zu tragende Verantwortung von Verkehrs-, Gesundheits- und Sozialpolitik** herauszuarbeiten und möglichst unbürokratische Wege zusammen mit der Politik zu finden.

Um diesen Prozess mit den Parlamenten und Regierungen der Bundes- und Landesebene und insbesondere auch den kommunalen Spitzenverbänden einzuleiten und kontinuierlich fortzusetzen, gründen der Sozialverband Deutschland (SoVD) und der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) eine **gemeinsame Ständige Kommission Inklusions-taxen**.

Von drei Ausgangsvoraussetzungen lassen wir uns dabei leiten:

Erstens:

Der notwendige Beratungsbedarf für Verbände, Genehmigungsbehörden und Unternehmen muss staatlicherseits finanziert und professionell in **Unabhängigen Beratungsstellen** organisiert werden.

Zweitens:

Die **Kosten** für den Umbau und die Anschaffung von Inklusionstaxen dürfen **nicht** weiterhin privatwirtschaftlich **auf die Unternehmen abgewälzt werden**.

Drittens:

Die **erhöhten Kosten für Inklusionsfahrten** dürfen in den Taxitarifen **nicht auf die Kunden abgewälzt werden und auch nicht bei den Stadt- und Landkreisen wie auch nicht bei den Unternehmen hängenbleiben.**

Die gemeinsame Ständige Kommission Inklusionstaxen von SoVD und TMV wird sich auf dieser Grundlage mit **drei zentralen Punkten** beschäftigen:

Erstens:

Die Novelle des PersBefG überträgt den Genehmigungsbehörden in den Städten, Landkreisen und Kommunen eine Reihe von Regelungskompetenzen und umfangreichen Aufgaben bei der Einführung der neuen Verkehre. Diese werden zumeist mit PKW-Fahrzeugen sowohl innerhalb des ÖPNV-Linienbedarfsverkehrs als auch in der neuen Form des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV durchgeführt.

Es besteht die nicht unberechtigte Sorge, dass Fragen der barrierefreien Mobilität dabei entgegen der Intention des Gesetzes zumindest nicht im Vordergrund stehen oder aber sogar vernachlässigt werden. Gerade weil eine Evaluation stattfinden soll, muss die vom Verkehrsgesetzgeber gewollte Barrierefreiheit von Beginn der Einführung der neuen Verkehre an eine maßgebliche Rolle spielen und von den „Praktikern vor Ort“ auch im Bereich der Verkehre mit Taxis, Mietwagen und Pooling-Fahrzeugen mitgedacht werden.

Dafür sind besondere Kenntnisse nötig, die nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden können. Den Wissensbedarf der Behörden vor Ort, die Sensibilität für die Belange der Menschen mit Behinderungen im Bereich der barrierefreien Mobilität und der Umbau und die Anschaffung von Inklusionstaxen könnte eine entsprechende qualifizierte Beratung decken, die auch die Betroffenen selbst und ihre Vertretungen einbezieht. **Hierfür braucht es ein solides bundesweites Beratungsnetzwerk für inklusive Mobilität.**

Zweitens:

Das Fehlen einer Definition des Begriffs Barrierefreiheit in der BOKraft ist ein Versäumnis, das schnellstmöglich behoben werden muss. Darüber hinaus wird der im **§64c festgehaltene Richtwert von fünf Prozent barrierefreier Fahrzeuge** pro Unternehmen nicht den erforderlichen Effekt zur Erreichung von Barrierefreiheit zeigen. Gerade im ländlichen Raum, wo der barrierefreien Mobilität ein besonderer Stellenwert eingeräumt werden muss, stellen meist Kleinunternehmen ein nur wenige Fahrzeuge umfassendes Taxi- und Mietwagenangebot zur Verfügung. **Hier läuft der § 64 c schlicht ins Leere und muss im Rahmen einer Gestaltungsoffensive Inklusionstaxen nachgebessert werden.**

Drittens:

Ein weiterer zentraler Punkt bezieht sich auf **Kapitel 13 des SGB IX: Die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Öffentlichen Personennahverkehr.** Die Idee des **Inklusionstaxis als originärer Bestandteil des ÖPNV ließe sich durch die Ergänzung des § 230 Abs. 1 SGB IX durch eine Ziffer 8 „Inklusionstaxen“ wesentlich befördern.** Das Angebot, auf den Rollstuhl angewiesene Menschen zu den gleichen Bedingungen zu befördern wie der übrige ÖPNV, ist eine bürokratiearme Lösung für die Beförderungsberechtigten wie auch für die Unternehmen. Für den behinderten Menschen entfielen Gutscheinelösungen oder Mobilitätsbudgets, sondern der **amtliche Berechtigungsausweis** würde genauso wie in Bus und Bahn ausreichen. Der Unternehmer, der Inklusionstaxen betreibt, erhält eine **pauschale Erstattung**, nur bei untypisch hohem Fahrtanteil berechtigter Personen am Gesamtfahrtaufkommen kommt er in eine Nachweispflicht, sofern er einen höheren Erstattungsanspruch geltend machen möchte.

In § 234 SGB IX sollte der Bund als Kostenträger für den neuen Bereich Inklusionstaxen festgeschrieben werden.