

Berlin Hauptbahnhof

Nahezu alle Rollvarianten passen in die Inklusionstaxis.



Pandemie ist Bremse und Chance zugleich

Inklusionstaxis Berlin startete das Projekt „Taxi für alle“ 2015 und war damit Vorreiter. Seit November 2018 unterstützt es der Senat finanziell. Doch die bisherige Entwicklung blieb hinter den Erwartungen zurück.

„Leider nimmt das Taxigewerbe in Berlin die Förderung nur zögerlich an“, konstatiert Martin Maubach, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Landesverband Berlin-Brandenburg des Sozialverbandes Deutschland (SoVD). Dabei betont Taxiunternehmer Stefan Berndt: „Wer diese

Möglichkeit nicht nutzt, ist selber schuld.“ Als Vorstandsmitglied der Innung des Berliner Taxigewerbes und Betreiber von zwei Inklusionstaxis hat er vor allem die Vorteile dieses Angebotes im Pandemiezeitraum zu schätzen gelernt. Denn während seine 30 Großraumtaxis

nahezu nutzlos herumstehen, werden die zwei multifunktionalen Wagen täglich gebucht. Allerdings hält sich die Anzahl der bereits verfügbaren Inklusionstaxis in Berlin im sehr überschaubaren Rahmen. „Aktuell liegen 29 Anträge auf insgesamt 30 Inklusionstaxis vor. Davon sind 25 Anträge bewilligt“, bilanziert Stefan Strauß, Pressesprecher der zuständigen Senatsverwaltung für Soziales. Seit 9. November 2018 bezuschusst die Verwaltung jedes dieser Fahrzeuge mit bis zu 15.000 Euro. Angesichts der ursprünglichen Zielgröße von 250 Fahrzeugen stellte der Senat insgesamt knapp vier Millionen Euro dafür bereit.

Fördergelder gibt es nur noch bis Jahresende

Taxiunternehmer Berndt versteht die Zurückhaltung seiner Berufskollegen nicht, denn „ich kaufe das Auto zu den üblichen Konditionen und der notwendige Umbau wird komplett finanziert“. So will er sich noch in diesem Jahr fünf weitere Inklusionstaxis anschaffen. Pressesprecher Strauß mahnt zur Eile, da die Förderrichtlinie nur noch bis zum Jahresende gilt. „Da zwischen dem Antrag und der Ausreichung der Gelder erfahrungsgemäß auch einige Zeit vergeht, sollten Anträge rechtzeitig gestellt werden“, legt er dar. Denn nur so könne sichergestellt werden, „dass der Umbau noch in diesem Jahr abgeschlossen und abgerechnet werden kann“.

Dominik Peter hält als Vorsitzender des Berliner Behindertenverbandes das gesamte Projekt für „einen Rohrkrepiierer“. Allerdings betont er: „Wir wollen die Inklusionstaxis, wir brauchen sie.“ Doch dies würde nur

Ländliche Inklusionsverkehre als nächstes Ziel

2015 setzte Berlin mit dem Projekt „Taxi für alle“ Maßstäbe in puncto Inklusionstaxis. Diese vom Landesverband Berlin-Brandenburg des Sozialverbandes Deutschland (SoVD) und der Aktion Mensch initiierte Aktion wird seit Ende 2018 auch vom Senat gefördert. Inzwischen sind auch Mannheim, München und Stuttgart diesem Beispiel gefolgt. Doch die Aktion Mensch ging noch einen Schritt weiter und ermöglichte eine Ausweitung der Projekteinhalte auf das Land Brandenburg. Denn gerade im ländlichen Raum ist das ÖPNV-Angebot meist sehr ausgedünnt und oft nicht wirklich barrierefrei. Um nun dieses Inklusionstaxiprojekt auch als Ergänzung und Verdichtung des außerstädtischen ÖPNV zu integrieren, wird eine Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) verabredet. Ziel ist es, nach der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die neuen Verkehre einzuführen und zu

regulieren. Die verbindliche Einhaltung der Barrierefreiheit bei Taxi- und Ergänzungsverkehren soll dem Mobilitätsbedarf der Menschen mit Behinderungen angemessen sein. „Somit könnten Taxi- und Ergänzungsverkehre ihre vom Staat zugewiesene Rolle der Daseinsvorsorge für alle Bürger erfüllen. Eine entsprechende Förderung sollte hierbei Unternehmen den wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge ermöglichen“, argumentiert Martin Maubach als Vertreter des Sozialverbandes Deutschland. So könne der Aufbau einer barrierefreien Reisekette durch die kommenden gesetzlichen Vorgaben in Deutschland verwirklicht werden. Allerdings ist er überzeugt, dass die entsprechenden Genehmigungsbehörden „wahrscheinlich aus sich heraus nicht aktiv den Veränderungsprozess vorantreiben, sodass eine Unterstützung aus dem Betroffenenkreis und seinen Vertretungen notwendig wird“.

durch eine andere Förderung funktionieren, ist er überzeugt. So gebe es mittlerweile Vorstellungen aus der Behindertenbewegung, dass der Senat eine landeseigene Gesellschaft gründet, in die die Sonderfahrtdienste und andere Beteiligte integriert werden, um das alles dann bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) anzudocken. Mit diesem neuen Konzept will der Verband die Parteien im jetzigen Wahlkampf zum Abgeordnetenhaus konfrontieren.

Das Projekt entwickelte sich nur schleppend

Gewiss, das ursprünglich vom SoVD-Landesverband und der Aktion Mensch 2015 initiierte Projekt „Taxi für alle“ entwickelte sich bisher nur schleppend. Doch dafür gibt es mehrere Gründe – von der Unsicherheit beim Umgang mit behinderten Menschen über die Schließung des Berliner Flughafens Tegel bis zur Pandemiesituation. Obwohl Taxiunternehmer Berndt zustimmt, dass „Corona jetzt noch einmal eine enorme Bremse“ war, meint er gleichzeitig, dass es nun „zunehmend Unternehmen gibt, die darin auch ihre Chance sehen, um nach Corona weitermachen zu können“. So ist er beispielsweise mit einem anderen größeren Taxibetrieb im Gespräch, um gemeinsam noch bis Jahresende knapp 15 Inklusionstaxis auf die Straße zu bringen. Denn Fakt ist auch: BerlKönig, Uber und andere Taxikonkurrenten wollen keine im Rollstuhl sitzenden Menschen befördern.



Ohne Rollstuhlnutzer verschwindet die Rampe im Fahrzeugheck und ermöglicht eine glatte Ladefläche sowie das Ausklappen der Rücksitze.



Martin Maubach, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Sozialverband Deutschland, demonstriert den herauschwenkbaren Beifahrersitz, der bei Rollstuhltaxis noch selten ist.

Stefan Berndt ist überzeugt, wenn demnächst um die 50 Inklusionstaxifahrzeuge unterwegs sind, dann werden diese endlich auch über die Taxizentrale vermittelt. Bisher läuft der Bestellservice nur direkt über die wenigen Taxiunternehmen, die diese Fahrzeuge besitzen. Eine zentrale Vermittlung wäre für die Kundschaft vorteilhafter, meint auch Berndt. „Für viele außergewöhnlich gehbehinderte Menschen ist eine Tür-zu-Tür-Beförderung enorm wichtig“, betont SoVD-Mitarbeiter

Maubach. Um dies durch die verfügbaren Sonderfahrtdienste zu realisieren, sind oft tagelange Vorbestellungen nötig. Spontane Ortswechsel lassen sich eben nur mit Inklusionstaxis vornehmen. „Der Sonderfahrtdienst wird aber nie wegfallen, den brauchen wir immer“, versichert Berndt. Doch als Vorstandsmitglied der Taxi-Innung plädiert er für einheitliche Abrechnungskriterien für die Selbstbeteiligung sowohl beim Sonderfahrtdienst als auch bei der Taxinutzung. *Herbert Schadewald*

„Die Vermittlung ist noch ein bisschen schwierig“

Stefan Berndt

Deutschlands erster Spiegelwegstreckenzähler für die neue E-Klasse W213 und Fahrzeuge anderer Hersteller



jetzt neu mit Kugelhalter!



P6SW Wegstreckenzähler



NFC/RFID für Arbeitszeiterfassung



Key System iButton



TIM-GPRS-GPS P6 Fiskal Systeme - Insika

SEMITRON
INNOVATIVE ELECTRONIC SOLUTIONS
www.semitron.gr

Tel. 0521 553 3514
info@heedfeld-taxameter.de
www.heedfeld-taxameter.de

HEEDFELD TAXAMETER
Official Distributor for Germany & Austria