



VSPV

Der Mobilitätsverband



Inklusionstaxi

Stand: Januar 2026

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
0231 528 227
info@vspv-nrw.de

V.i.S.d.P.: Sascha Waltemate, Geschäftsführer

Inklusionstaxi – Problemdarstellung

Die Mobilität von Menschen mit schweren Mobilitätseinschränkungen ist ein zentraler Bestandteil der gesellschaftlichen Teilhabe. Das Sozialgesetzbuch IX verpflichtet Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs, schwerbehinderte Menschen gegen Vorzeigen eines entsprechend gekennzeichneten Ausweises unentgeltlich zu befördern – Begleitpersonen, Rollstühle und andere Hilfsmittel eingeschlossen. Dieses Recht gilt bislang jedoch nur für Busse, Straßen- und S-Bahnen und nicht für das Taxi.

Deutschlandweit leben etwa 7,9 Millionen Menschen mit einer amtlich anerkannten schweren Behinderung, das entspricht 9,3 Prozent der Bevölkerung. Knapp die Hälfte von ihnen ist zwischen 55 und 74 Jahren alt, ein weiteres Drittel älter als 75 Jahre. Viele leiden unter körperlichen Einschränkungen: Bei rund elf Prozent sind Arme oder Beine funktionell beeinträchtigt, vier Prozent sind blind oder sehbehindert und vier Prozent haben Hör- oder Gleichgewichtsstörungen. Für diese Menschen reicht der Einstieg in Bus oder Bahn oft nicht aus – sie benötigen ein barrierefreies Tür-zu-Tür-Angebot.

Barrierefreie Taxis (sogenannte Inklusionstaxen) sind bisher nur in einzelnen Pilotprojekten verfügbar. In Berlin etwa wurden seit 2017 einige wenige Fahrzeuge mit Rampen und Haltevorrichtungen ausgerüstet, sodass Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer ohne Umsteigen befördert werden können. Eine Modellrechnung der Technischen Universität Berlin ermittelte, dass allein für Berlin rund 250 Inklusionstaxis erforderlich wären, um den spontanen Bedarf zu decken. Die Umbaukosten pro Fahrzeug liegen bei 12.000 bis 15.000 Euro; für die Taxiunternehmen ist diese Investition ohne verlässliche Nachfrage kaum zu stemmen.

Während Schwerbehinderte mit Wertmarke Bus und Bahn unentgeltlich nutzen dürfen, müssen Taxifahrten heute meist von Krankenkassen genehmigt werden. Eine generelle kostenfreie Beförderung mit dem Taxi gibt es nicht; die Fahrt wird nur bei medizinischer Indikation und nach vorheriger Bewilligung übernommen. Selbst Personen mit den Merkzeichen „aG“, „BI“ und „H“ müssen einen Antrag stellen und erhalten im besten Fall eine Erstattung abzüglich gesetzlicher Zuzahlung. Wer eine Fahrt zur gesellschaftlichen Teilhabe wünscht, ist häufig auf regionale Gutscheine und Budgets angewiesen – ein Flickenteppich von Bestimmungen, der Bürokratie erzeugt und spontane Mobilität verhindert.

Diese Situation schafft eine Versorgungslücke: Millionen Menschen können die unentgeltliche Beförderung im Linienverkehr nicht nutzen, sind aber auch nicht auf einfache Weise berechtigt, kostenfrei ein barrierefreies Taxi zu bestellen. Die Administration der Einzelfallgenehmigungen ist für Betroffene und Unternehmer aufwendig; der wirtschaftliche Anreiz für Taxiunternehmen zum Umbau ihrer Fahrzeuge fehlt. Ein systematischer Ansatz im Sozialgesetzbuch ist daher notwendig, um Mobilität und Teilhabe für Menschen mit Behinderung zu gewährleisten.



Inklusionstaxi – Lösungsskizze

Verankerung im Sozialgesetzbuch

Die zentrale Voraussetzung für ein flächendeckendes Inklusionstaxi ist die gesetzliche Verankerung. § 228 SGB IX gewährt schwerbehinderten Menschen im Nahverkehr eine unentgeltliche Beförderung; die Liste der Verkehrsmittel in § 230 Absatz 1 umfasst bislang Straßenbahnen, Linienbusse, Nahverkehrszüge und Wasserfahrzeuge. Ein neuer Punkt „8. Inklusionstaxi“ würde barrierefreie Taxis als Teil des öffentlichen Nahverkehrs definieren. Wer einen Schwerbehindertenausweis mit gültiger Wertmarke vorzeigt und wegen erheblicher Gehbehinderung keine Linienverkehre nutzen kann, erhielte damit einen gesetzlichen Anspruch auf kostenlose Taxifahrten. Die Voraussetzungen für die kostenfreie Beförderung aus § 228 würden somit auch auf die individuelle Mobilitätsform Taxi ausgeweitet.

Finanzierung und Ausgleich

Das bewährte System der Fahrgeldausfall-Erstattung nach den §§ 231 ff. SGB IX sieht vor, dass Verkehrsunternehmen die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Mindereinnahmen pauschal oder auf Grundlage von Verkehrszählungen erstattet bekommen. Dieses Modell lässt sich auf Inklusionstaxen übertragen: Taxibetriebe reichen jährlich ihre Fahrgeldeinnahmen ein und erhalten einen festgelegten Prozentsatz als Ausgleich für unentgeltlich beförderte Schwerbehinderte. Laut Berechnungen des VSPV entsprechen die Erstattungen im ÖPNV rund 3,5 Prozent der Beförderungsentgelte. Überträgt man diesen Ansatz auf das Taxigewerbe und berücksichtigt die voraussichtliche Nachfrage, ergibt sich ein Finanzierungsbedarf von rund 70 Millionen Euro pro Jahr. Dieser Betrag sollte aus Bundesmitteln bestritten werden, denn auch wie bei den anderen Verkehrsarten sollte die Finanzierung der gesetzlichen Zuständigkeit folgen - und somit systematisch kohärent bleiben. Die klare Finanzierungszusage schafft Investitionssicherheit für die Taxiunternehmen und entlastet die Kommunen.

Auf- und Ausbau der Fahrzeugflotte

Barrierefreie Taxis sind das Herzstück des Modells. Eine bundesweite Anschubfinanzierung muss die hohen Umbaukosten abfedern. Die Berliner Erfahrung zeigt, dass der Umbau eines Caddy Maxi mit Rampe und Sicherungssystemen zwischen 12.000 und 15.000 Euro kostet. Förderprogramme des Bundes sollten diese Investitionen vollständig übernehmen und sowohl den Umbau bestehender Fahrzeuge als auch die Beschaffung neuer Fahrzeuge unterstützen. Auf Grundlage der Modellrechnung der TU Berlin werden für eine Großstadt wie Berlin etwa 250 Fahrzeuge benötigt; hochgerechnet auf alle Bundesländer ergibt sich ein Bedarf von mehreren tausend Inklusionstaxen. Die technischen Anforderungen sollten auf die DIN 75078 verweisen, die barrierefreie Taxen definiert.

Digitalisierung und Buchung

Die Inklusionstaxi-Beförderung muss sich in digitale Mobilitätsplattformen integrieren. Menschen mit Behinderung sollen per App oder Telefon Fahrten buchen, Verfügbarkeit sehen und elektronische Belege erhalten können. Der VSPV hat mit seinem Standard 101 ein Datenmodell geschaffen, das Informationen, Buchung und Bezahlung im Gelegenheitsverkehr interoperabel abbildet. Für Inklusionstaxen sollte dieser Standard verpflichtend werden, sodass Buchungen nahtlos in die Apps der Verkehrsverbände eingebunden werden können. Gleichzeitig müssen barrierefreie Telefon-Hotlines bestehen bleiben, denn nicht alle Betroffenen können digitale Angebote nutzen. Durch Echtzeit-Informationen lässt sich die Touren disposition optimieren; das reduziert Wartezeiten und verbessert die Auslastung.

Zielgruppe und Umfang

Die unentgeltliche Nutzung von Inklusionstaxen sollte sich auf Personen beschränken, die trotz Wertmarke den Linienverkehr nicht nutzen können. Hierzu gehören Inhaberinnen und Inhaber eines Schwerbehindertenausweises mit den Merkzeichen „aG“, „Bl“, „H“ sowie Menschen mit vergleichbarer Gehbehinderung. Um den finanziellen Rahmen kalkulierbar zu halten, kann der Gesetzgeber eine jährliche Fahrtkontingentierung (z. B. eine bestimmte Anzahl an Kilometern oder Fahrten) vorsehen, wobei Härtefallregelungen möglich bleiben. Er kann aber auch unbürokratisch darauf verzichten, denn die Mobilität von Menschen mit Behinderung ist eine gesellschaftliche Pflicht, die nicht von klammen Kassen abhängen darf. Medizinische Krankenfahrten, die weiterhin von den Krankenkassen übernommen werden, bleiben von der Regelung unberührt. Ziel ist es, spontane Alltagsmobilität zu ermöglichen, nicht Krankenfahrten zu ersetzen. Alternativ können auch Krankenfahrten in das System integriert werden und über einen Ausgleich zwischen Kostenträger und Bund gegenfinanziert werden.

Gesellschaftlicher Nutzen

Die Verankerung der Inklusionstaxi-Beförderung im Sozialgesetzbuch baut Barrieren ab, reduziert bürokratischen Aufwand und stärkt die Selbstbestimmung. Ein Tür-zu-Tür-Angebot schließt die „letzte Meile“ und ermöglicht Teilhabe am beruflichen, kulturellen und sozialen Leben. Die Kosten stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Vorteilen einer besseren Arbeitsmarktintegration, geringerer Pflegebedürftigkeit durch gesteigerte Autonomie und der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Zugleich werden Taxiunternehmen zu Innovationen angeregt und können durch barrierefreie Fahrzeuge neue Kundengruppen erschließen.

Inklusionstaxi – Konkrete Maßnahmen

1. Gesetzliche Verankerung schaffen – § 230 Absatz 1 SGB IX wird um die Ziffer „8. Inklusionstaxi“ ergänzt. In § 228 werden Inklusionstaxen ausdrücklich als Bestandteil des unentgeltlichen Nahverkehrs für schwerbehinderte Menschen genannt. Die Bundesregierung erlässt eine Rechtsverordnung, die den berechtigten Personenkreis und die Ausgestaltung der Wertmarke regelt.
2. Kostenerstattung regeln – § 231 SGB IX wird so geändert, dass Inklusionstaxen in die Pauschalerstattung der Fahrgeldausfälle einbezogen werden. Der Bund stellt den Ländern die erforderlichen Mittel bereit; die Erstattung an die Taxiunternehmen orientiert sich prozentual an den Fahrgeldeinnahmen des Gewerbes, analog zum heutigen Ausgleich im ÖPNV.
3. Flottenaufbau fördern – Es wird ein Bundesprogramm aufgelegt, das die Anschaffung und den barrierefreien Umbau von Taxis vollständig fördert. Förderfähig sind Fahrzeuge, die die Anforderungen der DIN 75078 erfüllen. Die Förderung umfasst auch einen Bonus für Unternehmerinnen und Unternehmer, die bereits barrierefreie Fahrzeuge betreiben, um den Flottenanteil schnell zu erhöhen.
4. Zugang und Buchung erleichtern – Bund und Länder entwickeln gemeinsam mit dem VSPV ein einheitliches Buchungs- und Abrechnungssystem. Barrierefreie Telefon-Hotlines und digitale Plattformen (VSPV-Standard 101) werden verbindlich vorgeschrieben. Die Kontrolle der Wertmarke kann kontaktlos per QR-Code erfolgen, um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.
5. Zielgruppe und Umfang definieren – Der Kreis der Anspruchsberechtigten wird in einer Verordnung näher bestimmt (Merkzeichen „aG“, „BI“, „H“ und vergleichbare Gehbehinderungen). Optional: Es wird ein jährliches Kontingent von Fahrten oder Kilometern festgelegt, um die Finanzierung planbar zu halten. Härtefallregelungen sind vorzusehen.
6. Monitoring und Evaluierung – Ein unabhängiges Gremium aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, der Länder, des VSPV, der Sozialverbände und der Wissenschaft begleitet die Einführung des Inklusionstaxis. Es erhebt Daten zu Nachfrage, Kosten, Nutzung und Zufriedenheit und legt dem Bundestag jährlich einen Evaluationsbericht mit Anpassungsvorschlägen vor.
7. Qualitätsstandards und Schulung – Es werden bundeseinheitliche Qualitätsstandards für Inklusionstaxis festgelegt, darunter technische Mindestanforderungen (DIN 75078), Hygiene- und Servicevorgaben sowie verpflichtende Schulungen für Fahrerinnen und Fahrer im Umgang mit mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen. So wird ein verlässliches und würdiges Angebot sichergestellt.
8. Koordination und Beteiligung – Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales, das Bundesministerium für Verkehr, Länder, Kommunen, VSPV, Sozialverbände und Behindertenräte richten einen Runden Tisch ein, der das Gesetzgebungsverfahren begleitet, Modellprojekte initiiert und die bundeseinheitliche Umsetzung koordiniert.

Ihre Ansprechpartner



Sascha Waltemate
Geschäftsführer

0231 528 227

waltemate@vspv-nrw.de

VSPV
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund



Patrick Meinhardt
Generalbevollmächtigter und
Leiter Hauptstadtbüro
030 300 149 3443

meinhardt@vspv-nrw.de

VSPV
Pariser Platz 6a
10117 Berlin

Der VSPV vertritt die unternehmerischen Interessen des privaten Straßenpersonenverkehrs in Deutschland in seiner gesamten fachlichen Breite. Dazu gehören Taxi- und Mietwagenunternehmen ebenso wie Omnibusbetriebe, Krankentransportunternehmen und Einrichtungen der Notfallrettung. Zugleich sind wir Verkehrsverband, Arbeitgeberverband, Unternehmerverband und Wirtschaftsverband für eine vielfältige Mobilitätsbranche, deren Betriebe von Einzelunternehmern mit einem Fahrzeug bis hin zu großen Unternehmen mit mehreren hundert Fahrzeugen reichen.

Diese Vertretungsbreite ist historisch gewachsen. Taxi-, Mietwagen- und Busgewerbe standen über Jahrzehnte gemeinsam mit dem Krankentransport und wesentlichen Teilen der Rettungsdienste im Regulierungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes. Erst die später erfolgte Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Länder – und die damit verbundene Herauslösung des Krankentransports und der Notfallrettung aus dem PBefG – hat diese gewachsene Einheit formal durchtrennt. Der VSPV hat diese Trennung bewusst nicht nachvollzogen. Aus fachlicher Überzeugung, aus Tradition und aus unserem eigenen Selbstverständnis heraus vertreten wir bis heute die gesamte Spannweite des privaten Straßenpersonenverkehrs unter einem gemeinsamen organisatorischen Dach.

Unsere Arbeit findet auf allen politischen Ebenen statt: kommunal dort, wo unsere Mitglieder tätig sind; auf Landesebene mit Blick auf Genehmigungsbehörden, Landespolitik und Aufgabenträger; auf Bundesebene gegenüber Ministerien, Bundestag und Bundesbehörden; und auf europäischer Ebene gegenüber den Institutionen der Europäischen Union. Überall dort, wo die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen unserer Branche gestaltet werden, sind wir präsent und ansprechbar.

Traditionell liegt unser Mitgliederschwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, insbesondere in der Region Westfalen-Lippe. Gleichwohl sind unsere Themen, unsere Mandate und unsere Verbandsarbeit heute bundesweit angelegt und umfassen zunehmend auch die europäische Dimension. So verbinden wir regionale Verwurzelung mit landespolitischer Verantwortung, bundespolitischer Wirksamkeit und europäischer Handlungsfähigkeit – und sichern eine konsistente Interessenvertretung für die gesamte Breite unternehmerischer Mobilität in Deutschland.

Machen ist wie reden

*nur viel
krasser!*