

www.taxi-times.taxi

TAXI times

— BERLIN —



WARUM BEHINDERTENBEFÖRDERUNG
SEHR LUKRATIV WIRD

BITTE MITNEHMEN!

**BESUCH BEI DER
BERLINER TAXIRUNDE**

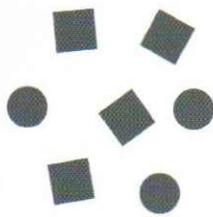
Staatssekretär Gaebler
verspricht Unterstützung

**DIE BILANZ DER
VIP-B-KURSE**

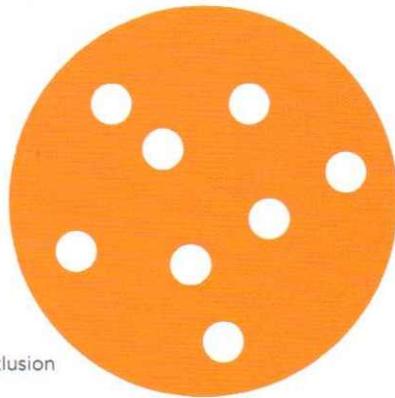
Qualität
bei Taxi Berlin

**BESTANDSAUFNAME ZUM
FISKALTAXAMETER**

Das „BER“ des
Finanzministers Schäuble



Exklusion



Inklusion

MOBILITÄT FÜR ALLE – ZUSATZGESCHÄFT FÜR DAS TAXIGEWERBE

Auch behinderte Menschen wollen etwas erleben und mobil sein. Doch der dafür eingesetzte Sonderfahrdienst hat seine Schwächen. Hier kann und muss sich das Berliner Taxigewerbe ein lukratives Zusatzgeschäft erobern.

In Berlin gibt es für Menschen mit Handicap einen Sonderfahrdienst (SFD), der seit Juli 2006 von der Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG (WBT) betrieben wird. Der aktuelle Vertrag läuft noch bis zum 30. Juni 2016, eine einmalige Verlängerung bis 30. Juni 2018 ist möglich.

Zuständig für das Berechtigungs- und Abrechnungsverfahren und das Qualitätsmanagement ist das Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo). Für jede Fahrt mit dem Sonderfahrdienst ist eine Eigenbeteiligung zu entrichten (1. bis 8. Fahrt: 2,05 Euro, 9. bis 16. Fahrt: 5 Euro, ab der 17. Fahrt: 10 Euro). Zusätzlich haben Sonderfahrdienstberechtigte die Möglichkeit, jedes konzessionierte Taxi zu nutzen. Im Rahmen des „Taxikontos“ werden monatlich bis zu 125 Euro für eingereichte Taxiquittungen erstattet, abzüglich 40 Euro Eigenbeteiligung.

Das bestehende System bietet eine recht ordentliche Mobilität für Menschen im Rollstuhl. Trotzdem macht sich der Sozialverband Deutschland (SoVD) Landesverband Berlin-Brandenburg e. V. für barrierefreie Taxis stark: „Ziel des Projektes ist es, die Mobilität für Alle zu entwickeln und das öffentliche Beförderungsnetz um ein inklusives Taxi zu erweitern. [...] Dabei soll die Taxiflotte der Stadt Berlin um eine ausreichende Zahl von ‚berollbaren‘ Großraum-

taxen erweitert werden“ (Quelle: www.sovd-bbg.de/wir-uber-uns-2/projekt-barrierefreie-taxen-geht-an-den-start).

Taxis sind flexibler als ein externer Fahrdienst, der Spontanfahrten kaum ermöglicht. Genau darum geht es aber: Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, müssen befördert werden können, wann immer sie es wollen. Ohne die Notwendigkeit, wochenlang im Voraus zu bestellen, und auch bei unvermeidlichen Änderungen ihrer ursprünglichen Planung. Das kann der SFD nicht leisten, das können nur Taxis.

WARUM DAS TAXIGEWERBE DIESE IDEE UNTERSTÜTZEN SOLLTE

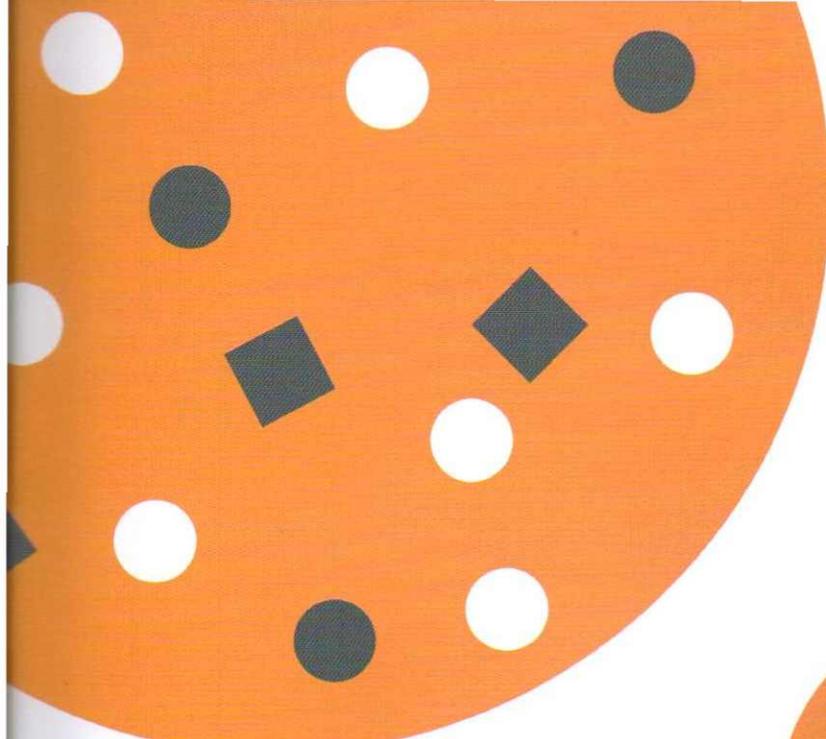
Zunächst einmal gibt es für barrierefreie Taxis einen wachsenden Markt, denn neben Behinderten leben in unserer Stadt immer mehr alte Menschen, die vergleichbare Dienste benötigen. Auch dürfen wir die zunehmende Anzahl von Touristen nicht vergessen, die im Rollstuhl sitzend anreisen: Schon bei ihrer Ankunft am Bahnhof oder Flughafen werden sie allein gelassen. Genau so wie all die Menschen in unserer Stadt, die keine SFD-Berechtigung erhalten, trotzdem aber vergleichbare Dienste benötigen.

Die Zahlen wie auch die Wünsche der Betroffenen (siehe Seite 8) belegen eindeutig, dass erheblicher Bedarf über das beste-

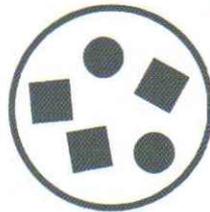
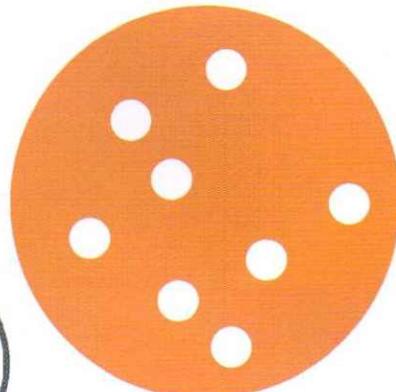
hende System hinaus vorhanden ist. Das Land Berlin wird auf Dauer deutlich Kosten einsparen, allein schon, weil ca. die Hälfte der SFD-Nutzer umsetzbar ist und auch normale Taxis nutzen kann. Das Projekt Inklusionstaxi bringt den Betroffenen eine bessere und unvergleichbar flexiblere Mobi-

WOHER DER NAME „INKLUSION“ KOMMT

„In der Behindertenrechtskonvention geht es nicht mehr um die Integration von ‚Ausgegrenzten‘, sondern darum, von vornherein allen Menschen die uneingeschränkte Teilnahme an allen Aktivitäten möglich zu machen. Nicht das von vornherein negative Verständnis von Behinderung soll Normalität sein, sondern ein gemeinsames Leben aller Menschen mit und ohne Behinderungen. Folglich hat sich nicht der Mensch mit Behinderung zur Wahrung seiner Rechte anzupassen, sondern das gesellschaftliche Leben Aller muss von vornherein für alle Menschen (inklusive der Menschen mit Behinderungen) ermöglicht werden.“
(Quelle: www.behindertenrechtskonvention.info/inklusion-3693)



Integration



Separation

lität, für die das Land Berlin – die richtigen Entscheidungen vorausgesetzt – auch noch weniger Geld ausgeben muss. Letztlich erschließt sich dem Taxigewerbe damit ein lukrativer Markt, wachsend und zukunftsicher. Und mit deutlich mehr Potenzial als dem Kundenkreis der SFD-Berechtigten alleine. Die Kaufkraft dieser Kunden ist beträchtlich, das bestätigt die Umfrage und auch unser Interviewpartner vom Berliner Behindertenverband e. V. (Seite 10).

Das Taxigewerbe darf auch keine Scheu davor haben, diejenigen Kunden anzunehmen, die häufig Assistenzleistungen wie Begleitung bis zur Türe inklusive Treppendienste benötigen. Da der SFD ja nicht verschwinden, sondern auf das tatsächlich nötige Maß verkleinert werden soll, sind die Assistenzleistungen weiterhin gewährleistet. Zusätzlich werden die Taxifahrer im Umgang mit dieser besonderen Kundengruppe geschult. Auch Seniorenassistentenkurse werden zur Ausbildung gehören. Das Taxigewerbe entwickelt auch Angebote, dass beispielsweise ein zweiter Taxifahrer aus der Nähe dazukommt, um Treppenhilfe zu realisieren.

FAZIT

Das Inklusionstaxi wird für alle Beteiligten große Vorteile bringen. Für das Taxigewerbe scheint es genau der richtige Zeitpunkt, sich

hier zu engagieren – in Zeiten, in denen es doch stark durch Konkurrenten wie Uber, moovel, mytaxi und Mietwagendienste wie Blacklane und myDriver bedroht wird, die gerade die lukrativen Fahrten unserer Kunden zu sich abziehen wollen.

Taxiunternehmer müssen jetzt die Initiative ergreifen. Um die Politik von den Vorteilen des neuen Systems zu überzeugen, haben die Taxiverbände aktuell starke Partner im SoVD und den anderen Sozialverbänden und Behindertenorganisationen. Das müssen wir nutzen. Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler sieht Möglichkeiten, dass die Zusatzinvestitionen vom Land Berlin gefördert werden. Auch von der EU können Fördermittel fließen. Das Taxigewerbe muss alles in Bewegung setzen, um diesen Zug nicht zu verpassen.

Andernfalls wird über das Taxigewerbe verfügt werden. Behörden, die Taxilizenzen vergeben, könnten verfügen, dass eine bestimmte Anzahl der Taxis berollbar sein müsse. Bis diese Zahl erreicht ist, erhalten Unternehmer nur noch für barrierefreie Fahrzeuge eine Lizenz. Dann ist es mit dem eigenen Gestaltungsspielraum vorbei.

Allerdings ist zum Beispiel in London der vom Volumen her größte Vertrag der mit behinderten Fahrgästen. In London muss jedes Taxi einen Rollstuhl laden können. ■ sb

ANZEIGE

DIE INNENREINIGUNG FÜR IHREN MOTOR.

Made in Germany

Läuft Ihr Taxi unruhig oder springt es schlecht an? Mehrverbrauch oder Leistungsverlust? Mit **Motor Vital** Produkten vitalisieren wir Ihr Taxifahrzeug wieder! Info unter: www.motorvital.de

MOTOR VITAL

VORSITZENDER DES BERLINER
BEHINDERTENVERBANDS E. V.
DOMINIK PETER

»BEHINDERTENFAHRTEN SIND ORDENTLICHE TOUREN«

„2014 gaben die Nutzer des Taxikontos für jede einzelne Taxifahrt im Durchschnitt 37 Euro aus“, rechnet Dominik Peter im Interview mit Taxi Times Berlin vor. Der Vorsitzende des Berliner Behindertenverbands e. V. und Vorstandsmitglied des Paritätischen Wohlfahrtsverbands wünscht sich nichts sehnlicher als eine große Anzahl Berliner Inklusionstaxis.

TAXI TIMES: *Wie mobil sind Sie als Rollstuhlfahrer mit dem ÖPNV, Herr Peter?*

DOMINIK PETER: Die Erreichbarkeit von Bahnen und Bussen von meiner Wohnung aus ist gut. Beim Einsteigen in die Straßenbahn benötige ich allerdings Hilfe, da die Rampen zu steil sind. Dabei muss ich mir oft noch dumme Sprüche der Straßenbahnfahrer gefallen lassen. Also: Taxifahren ist der wesentlich bequemere Weg.

Wie bewerten Sie den Sonderfahrdienst (SFD)?

Der SFD ist eine tolle Sache für Berlin und für viele die einzige Möglichkeit, mobil zu sein. Ich empfehle Online-Bestellungen, das funktioniert sehr gut und die Auftragsbestätigung habe ich schwarz auf weiß.

Und wenn Sie kurzfristig eine Beförderungsmöglichkeit brauchen?

Spontanfahrten sind das große Problem, weil die in der Regel nicht möglich sind. Beispiel: Ein Freund ruft an, hat für den Abend Karten für eine Veranstaltung und lädt mich ein. Fahrdienst? Fehlanzeige. Oder meine Abholung von der Vorstandssitzung, von der ich nie genau weiß, wann sie zu Ende ist. Habe ich bestellt, muss ich gegebenenfalls warten – oder früher los. Aber auch wenn ich pünktlich bin: Der Fahrdienst kommt häufig zu früh oder zu spät.

»Eine Förderung der Barrierefreiheit ohne Taxis wäre eine Diskriminierung.«

Ergänzend zum Sozialdienst gibt es auch das Taxikonto ...

Ja, und dafür sollten mehr Mittel zur Verfügung stehen. Die 7,6 Millionen, die jährlich in den SFD fließen, sollten halbiert werden und dafür ins Taxikonto fließen. Dazu brauchen wir aber genügend rollstuhlgerechte Taxis. Gerade an Tagen wie jetzt an Ostern, mehr noch an Weihnachten, fallen mehr Beförderungswünsche an, als der SFD erfüllen kann. Obwohl der einen guten Job macht

und alle Kapazitäten ausreizt. Ist es nicht so, dass an diesen Feiertagen viele Taxis herumstehen und nichts zu tun haben? Hier sehe ich eine eindeutige Win-win-Situation. Das Projekt „Inklusionstaxi“ ist aus meiner Sicht die ideale Ergänzung zu einem deutlich verkleinerten Sonderfahrdienst.

Taxiunternehmen scheuen die hohen Umrüstkosten. Würden denn aufs Jahr gerechnet genügend Taxifahrten anfallen?

Den SFD dürfen ausschließlich Menschen mit Schwerstbehindertenausweis und Sonderfahrdienstberechtigung nutzen. Seien Sie sich gewiss: Das Bild vom „armen Krüppel“, dem Czaja das Taxi zahlen muss, ist definitiv falsch. Viele können ihr Taxi selbst bezahlen. Allein das Angebot fehlt.

Wie oft nutzen Sie den SFD?

Ich persönlich etwa alle zwei Tage. Es gibt aber auch Menschen, die eine Bestellung sehr gut überlegen müssen, weil für ihre Verhältnisse schon die Selbstbeteiligung in Höhe von 2,05 Euro zu viel ist. Das ist übrigens das Gleiche beim Taxikonto, bei dem jeden Monat die ersten 40 Euro selbst getragen werden müssen, bevor Taxikosten übernommen werden.



Dominik Peter lebt in Prenzlauer Berg: „Das Inklusionstaxi wäre eine ideale Ergänzung zum SFD.“

Zusammenhang von einem Diskriminierungstatbestand. Der Zugang zum Taxi muss barrierefrei sein ...

... und der Umbau sollte vom Land Berlin gefördert werden ...

Ja, unbedingt! Das ist ein notwendiger und dem Taxigewerbe zustehender Nachteilsausgleich, für den meines Erachtens ein rechtlicher Anspruch besteht. Ob in Form

»Zuschläge für den Mehraufwand finde ich in Ordnung.«

von Förderung der Einbauten oder aber mittels besonderer Abschreibungsmöglichkeiten – das ist im Verlauf der beginnenden Diskussion zu klären.

Wie würden Sie auf einen „Rollstuhltarif“ reagieren? Auf Zuschläge für den Mehraufwand?

Das finde ich völlig in Ordnung. Der höhere Aufwand muss in Rechnung gestellt werden. Sonst investiert doch keiner. Das ist nichts anderes als der Großraumtarif

in Höhe von fünf Euro und sollte für ein Taxi mit Rampe entsprechend gehandhabt werden. Für jene Nutzer, die damit ein finanzielles Problem hätten, würden die Kosten ohnehin durch die Senatsförderung in einem bestimmten Umfang übernommen. Aber noch einmal: Viele könnten das ganz einfach zahlen. Wir reden hier für ihr Gewerbe von einem großen Kundenpotenzial – sofern Sie das Angebot schaffen. Und das sind eben gerade nicht alles kurze Fahrten, vom Endbahnhof nach Hause. 2014 gaben die Nutzer des Taxikontos für jede einzelne Taxifahrt im Durchschnitt 37 Euro aus. Das sind ordentliche Touren.

Sie sind also davon überzeugt, dass sich – bei entsprechender Förderung – die Investition unserer Kollegen in berollbare Taxis lohnen wird?

Mit Sicherheit. Gehen Sie bei Ihren Umsatzerwartungen bitte nicht immer von der Anzahl der SFD-Berechtigten aus. Das Statistische Bundesamt geht von einem Anteil anerkannter Behinderter an der Gesamtbevölkerung in Höhe von zehn Prozent aus. Bei 3,4 Millionen Berlinern sind das 340 000 Menschen – und 340 000 potenzielle Kunden.

Das macht Mut. Vielen Dank für das Gespräch, Herr Peter. ■

Das Gespräch führte Stephan Berndt

Was halten sie von dem Projekt „Inklusionstaxi – Taxi für Alle“?

Ich bin begeistert, weil es eine ideale Ergänzung zum SFD ist und dessen Schwächen ausgleicht. Allein in unserem Vorstand würden von vier Leuten drei sofort ein Taxi nehmen – wenn es zu bestellen wäre. Nur beim Vierten von uns könnte es problematisch werden, da er in einem sehr schweren Elektro-Rollstuhl unterwegs ist.

Sie haben ja sogar rechtlich Anspruch auf Barrierefreiheit ...

Ja, Artikel 9 der UN-Behindertenrechtskonvention fordert Barrierefreiheit im öffentlichen Bereich. Wenn das Land Berlin das Schaffen von Barrierefreiheit bei den Trägern des ÖPNV fördert, das Taxi davon aber ausnimmt, empfinde ich das als Diskriminierung des Verkehrsmittels Taxi. Auch der Landesbehindertenbeauftragte, Herr Dr. Schneider, spricht in diesem