

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Catrin Wahlen (GRÜNE)

vom 1. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 1. September 2026)

zum Thema:

Inklusionstaxis: Verfügbarkeit von Informationen und Fahrzeugen

und **Antwort** vom 18. Sept. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Sept. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Catrin Wahlen (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27098

vom 01.09.2026

über Inklusionstaxis: Verfügbarkeit von Informationen und Fahrzeugen

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Taxi One GmbH als Betreiberin der Funktaxivermittlung um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben wird.

Frage 1:

Wo finden Menschen mit Behinderungen, die ein Inklusionstaxi in Anspruch nehmen möchten, hierzu Informationen – insbesondere zur Buchung und zur Verfügbarkeit?

Antwort zu 1:

Das LABO (Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten) veröffentlicht auf seinen Internetseiten eine Liste der Taxiunternehmen, die über konzessionierte Inklusionstaxen verfügen. Die Liste ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.berlin.de/labomobilitaet/fahrerlaubnisse-personen-und-gueterbefoerderung/personenbefoerderung/inklusionstaxen/index.php/index.html?q=&ipp=20#searchresults>

Die Liste enthält die Namen und Anschriften der Unternehmen, deren Kontaktdaten sowie die Anzahl der jeweils verfügbaren Inklusionstaxen. Über die Suchfunktion kann zudem nach

Bezirken gefiltert werden. Die Liste wird monatlich entsprechend dem aktuellen Fahrzeugbestand aktualisiert. Die letzte Aktualisierung erfolgte am 04.09.2026. Informationen zur konkreten Buchung und zur aktuellen Verfügbarkeit können über die in der Liste angegebenen Taxiunternehmen eingeholt werden.

Frage 2:

Wie viele der Inklusionstaxis befinden sich derzeit in der Funkvermittlung?

- a. Bitte sowohl in absoluten Zahlen als auch als Anteilswert an allen Inklusionstaxis angeben.
- b. Falls es Inklusionstaxis gibt, die noch nicht in der Funkvermittlung sind: warum nicht? Ab wann werden auch diese in die Funkvermittlung aufgenommen?

Antwort zu 2 a: Nach Auskunft der TAXI ONE GmbH sind 92 Taxis, d.h. 40% der Berliner Inklusionstaxis, Gegenstand eines Funkvermittlungsvertrages. Die Buchung erfolgt über die Telefonnummer 030-30202020 oder über die App Taxi.eu.

Antwort zu 2 b:

Jedes Taxiunternehmen, dass einen entsprechenden Vermittlungsvertrag abschließt, wird auch in die Funkvermittlung aufgenommen. Es steht aber jedem Taxiunternehmen frei, ob es Vermittlungsdienste nutzt. Vermittlungsdienste sind privatwirtschaftliche, für den Taxiunternehmer entgeltliche Dienstleistungen (mit Ausnahme der provisionsfreien Funkvermittlung von VBB-BAV-Fahrten). Wie bereits in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 19/22276 ausgeführt, gibt es keine verkehrsgewerbliche Pflicht für Taxiunternehmen, telefonisch oder per App buchbar zu sein. Verpflichtend ist die Annahme von Beförderungsaufträgen an Taxiständen, an Taxivorfahrten oder beim Heranwinken durch den Fahrgast. Auch wenn ein Taxiunternehmen mit Inklusionsfahrzeugen keinen Funkvermittlungsvertrag hat, muss das nicht bedeuten, dass keine Inklusionsfahrten durchgeführt werden. Es gibt Unternehmen, die einen festen Kundenstamm an Privatpersonen, Kliniken, Dialysezentren etc. haben und daher bewusst auf allgemeine kostenpflichtige Vermittlungsdienste verzichten.

Frage 3:

Wie werden die Inklusionsfahrten erfasst?

- a. Welche Ergebnisse liefert die Erfassung der Inklusionsfahrten? Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht der Senat aus diesen Daten?
- b. Welche Kriterien werden für die Kategorisierung als Inklusionsfahrt zugrunde gelegt?

Frage 4:

Welche Spitzenzeiten der Auslastung für Inklusionsfahrten gibt es?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Inklusionsfahrten im weiteren Sinne sind alle Beförderungsaufträge, bei denen ein Fahrgast mit Mobilitätseinschränkungen in einem Taxi befördert wird (z.B. mit Rollator, Krücken, zusammenfaltbarem Rollstuhl). Inklusionsfahrten im engeren Sinne sind Beförderungsaufträge, bei denen ein rollstuhlnutzender Fahrgast zwingend ein barrierefreies, berollbares Fahrzeug benötigt, weil er nicht umsetzbar ist und daher nur sitzend befördert werden kann. Ob der Fahrgast über einen Schwerbehindertenausweis verfügt oder ob nur eine temporäre körperliche Einschränkung, z.B. nach einer OP, vorliegt, ist für die Definition nicht maßgeblich.

Eine Erfassung von Inklusionsfahrten im engeren wie im weiteren Sinne ist nicht möglich, da es keinen speziellen Tarif für diese Fahrten gibt. Die Anzahl der Inklusionsfahrten kann daher aus dem Datenbestand des Taxameters, das jede durchgeführte Fahrt automatisch digital erfasst, nicht ausgelesen werden. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Buchungswege (s.o.) steht auch keine andere valide Datenquelle zur Verfügung.

Frage 5:

Welche Kriterien müssen erfüllt sein, dass Inklusionstaxis eine Ladeerlaubnis am Flughafen BER erhalten?

Antwort zu 5:

Für die Erteilung einer Ladeberechtigung am Flughafen BER führt das LABO ein gesondertes Bewerbungs- beziehungsweise Auswahlverfahren durch. Berliner Inklusionstaxen beziehungsweise barrierefreie Taxen werden dabei besonders berücksichtigt. Für jedes Fahrzeug ist eine Bewerbung einzureichen. Für die Bewerbung als barrierefreies Taxi ist eine Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) beizufügen, aus der die behindertengerechte Ausstattung des Fahrzeugs hervorgeht. Die konkrete Anzahl der Ladeberechtigungen sowie die Einzelheiten des Auswahlverfahrens richten sich nach der jeweils geltenden Allgemeinverfügung über die Durchführung des Taxenverkehrs am Flughafen BER. Die Regelungen und insbesondere der Umfang der Ladeberechtigungen können sich abhängig vom jeweiligen Vergabezeitraum ändern.

Frage 6:

Nach welchen Kriterien wird festgelegt, wie viele Inklusionstaxis dauerhaft im Berliner Stadtgebiet verfügbar sein müssen?

a. Wie hoch ist diese Zahl?

b. Wie stellt der Senat sicher, dass diese Zahl erreicht wird?

Antwort zu 6, 6 a und b:

Eine behördliche „Festlegung“ der erforderlichen Anzahl an Inklusionszahlen gibt es nicht. Wie in der Antwort auf die 19/24879 ausgeführt, hat eine Studie des Fachbereichs Verkehrswissenschaften der TU aus dem Jahr 2017 in einer Modellrechnung einen Bedarf an 250 barrierefreien Taxis ermittelt. Aktuell gibt es 232 Inklusionstaxen. Damit hat sich die Zahl der Inklusionstaxen seit 1.1.2025 um 100 Fahrzeuge erhöht und liegt damit bundesweit mit großem Abstand an der Spitze. Eine weitere Erhöhung der Anzahl barrierefreier Taxen wird angestrebt.

Die reine Erhöhung der Fahrzeugzahl wird aber das Problem bei der tatsächlichen Verfügbarkeit für die Buchung entsprechender Beförderungen allein nicht lösen. Inwieweit eine bestimmte Anzahl barrierefreier Fahrzeuge die Nachfrage decken kann, hängt entscheidend davon ab, ob und in welchem Umfang die Zusatzaufwände, die in der Regel mit der Durchführung eines solchen Auftrags einhergehen (längere Zeiten bei Ein- und Ausstieg sowie sicherer Rollstuhlbefestigung, längerer Anfahrtsweg) vergütet werden. Der geltende Berliner Taxitarif enthält keine Tarifkomponente, die diesen spezifischen Mehraufwand ausgleichen würde. Auch der ansonsten einschlägige Zuschlag für Großraumtaxen gilt nicht, wenn es um die Beförderung von Fahrgästen geht, die nur sitzend im Rollstuhl befördert werden können. Die Durchführung regulärer Fahrtaufträge ist daher für den Unternehmer lukrativer, als die Durchführung von Inklusionsfahrten. Es ist davon auszugehen, dass sich sowohl die Fahrzeuganzahl also auch die Buchbarkeit positiv entwickeln würden, wenn - unter Berücksichtigung der Interessen der Betroffenen - eine aufwandsgerechte Tarifierung erfolgt.

Berlin, den 18.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt