

Dienstag, 17. März 2026

Frau Bundesministerin Bärbel Bas MdB  
Bundesministerium für Arbeit und Soziales  
11018 Berlin

Offener Brief

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,  
liebe Frau Bas,

der Sozialverband Deutschland (SoVD) und der Mobilitätsverband VSPV (Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen e.V.) wenden sich gemeinsam direkt an Sie als verantwortliche Bundesministerin für Arbeit und Soziales, um Ihnen ein Herzensanliegen nahezubringen.

Das Inklusionstaxi als gesamtgesellschaftliche Aufgabe:

Mobilität ist keine freiwillige Sozialleistung, sondern eine Voraussetzung tatsächlicher gesellschaftlicher Teilhabe. Dieser Grundsatz ist im Sozialgesetzbuch IX ausdrücklich angelegt. Schwerbehinderte Menschen mit entsprechender Berechtigung haben Anspruch auf eine unentgeltliche Beförderung im öffentlichen Personennahverkehr. Der Gesetzgeber hat damit anerkannt, dass Teilhabe ohne reale Mobilität leerläuft.

Gleichzeitig weist das geltende Recht eine strukturelle Leerstelle auf, die gerade jene Personengruppe betrifft, für die der gesetzliche Anspruch geschaffen wurde: Menschen, die den Linienverkehr aufgrund ihrer Behinderung faktisch nicht nutzen können.

Für sie besteht trotz Wertmarke kein gleichwertiger Zugang zu einem barrierefreien Mobilitätsangebot. Der Anspruch existiert formal, bleibt aber praktisch wirkungslos. Dies wird noch verstärkt in ländlichen Räumen, wo der ÖPNV wenig leistungsfähig ist, das Haltestellennetz wenig dicht und eine Bushaltestelle auch gerne mal nur aus einem Schild im Nirgendwo besteht – und allzu meins nicht barrierefrei ausgebaut ist.

Vor diesem Hintergrund wenden wir uns gemeinsam an Sie mit dem Anliegen, das Inklusionstaxi als entgeltfreie Beförderungsleistung systematisch im SGB IX zu verankern – einschließlich einer klaren bundesrechtlichen Kostenträgerschaft.

Damit würden wir einen echten Paradigmenwechsel in der gesellschaftlichen Teilhabe erreichen, eine gemeinsam zu tragende Verantwortung von Sozial-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik festschreiben, erzielen, dass die erhöhten Kosten für Inklusionsfahrten in den Taxitarifen nicht auf die Kunden abgewälzt werden und ebenso weder bei den Stadt- und Landkreisen noch bei den Unternehmen hängenbleiben.

#### 1. Anspruch und Realität: ein systematischer Widerspruch

Der bestehende Anspruch auf unentgeltliche Beförderung knüpft nicht an die abstrakte Existenz eines Verkehrsmittels an, sondern an die tatsächliche Nutzbarkeit. Wo diese fehlt, verfehlt der Anspruch seinen Zweck. Die derzeitige Praxis – Einzelfallgenehmigungen, Krankenkassenanträge, kommunale Sonderprogramme, Mobilitätsbudgets – ersetzt keine systematische Lösung, sondern erzeugt überbordende Bürokratie, Rechtsunsicherheit und faktische Exklusion. Mobilität wird so nicht gewährleistet, sondern kontingent gestellt. Das widerspricht dem Teilhabegedanken des SGB IX ebenso wie dem Gleichbehandlungsgrundsatz.

#### 2. Das Inklusionstaxi als notwendige Systemergänzung

Das Inklusionstaxi ist kein Sonderrecht und kein Parallelregime. Es ist die funktionale Ergänzung des bestehenden Systems unentgeltlicher Beförderung für eine klar abgrenzbare Personengruppe. Rechtssystematisch ist der Weg eindeutig: § 228 SGB IX begründet den Anspruch, § 230 SGB IX bestimmt die Verkehrsmittel. Die Ergänzung um das Inklusionstaxi würde keinen neuen Leistungsanspruch schaffen, sondern einen bestehenden Anspruch erstmals realisierbar machen.

### 3. Kostenträgerschaft: zwingend Bund, nicht Länder oder Kommunen

Entscheidend ist dabei die Frage der Finanzierung. Aus unserer Sicht ist sie eindeutig zu beantworten: Die Kostenträgerschaft muss beim Bund liegen. Es handelt sich um die Umsetzung eines bundesrechtlich begründeten Anspruchs. Wo der Bund den Anspruch normiert, muss er auch für dessen Finanzierung einstehen. Eine Verlagerung auf Länder oder Kommunen würde den Grundsatz der Konnexität systematisch unterlaufen. Zudem entspricht es aus hiesiger Sicht auch der bisherigen Systematik des § 234 SGB IX, der auf die rechtliche Zuständigkeit abstellt.

Der erforderliche Finanzierungsbedarf liegt nach konservativen Berechnungen bei rund 70 Millionen Euro jährlich. Angesichts der gesellschaftlichen Wirkung, der vermiedenen Folgekosten durch Isolation und Pflegebedürftigkeit sowie der klaren Zuständigkeitslage ist dies nicht nur sachlich vertretbar und politisch begründbar – vielmehr darf man an die Mobilität und damit Teilhabe behinderter Menschen kein Preisschild heften.

### 4. Umsetzung und Investitionssicherheit

Eine klare Bundesfinanzierung schafft die notwendige Investitionssicherheit für den Aufbau einer barrierefreien Taxiflotte. Ohne diese Sicherheit ist weder ein flächendeckender Ausbau noch eine verlässliche Angebotsstruktur möglich. Ergänzend bedarf es einer bundesweiten Anschubfinanzierung für Fahrzeugumbauten sowie verbindlicher Qualitäts- und Digitalstandards. Die entsprechenden Strukturen sind im privaten Straßenpersonenverkehr bereits vorhanden. Der notwendige finanziell abgesicherte Beratungsbedarf für Verbände, Genehmigungsbehörden und Unternehmen kann in unabhängigen Beratungsstellen organisiert werden.

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

wir bitten Sie, die Verankerung des Inklusionstaxis im SGB IX einschließlich einer klaren bundesrechtlichen Kostenträgerschaft politisch aufzugreifen und so eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung für Inklusionstaxen in Deutschland voranzubringen.

Gerne stehen wir für ein persönliches Gespräch mit Ihnen zu Verfügung, um gemeinsam zu überlegen, wie wir dieses zentrale Teilhabe-Projekt umsetzen können, welche Maßnahmen dafür notwendig sind und wie die nächsten Schritte hierzu aussehen könnten.

Mit herzlichen Grüßen



---

Michaela Engelmeier

MdB a. D.

SoVD Vorstandsvorsitzende



---

Sascha Waltemate

VSPV Geschäftsführer



---

Patrick Meinhardt

MdB a. D.

VSPV Generalbevollmächtigter