



Keine Würdigung eines systemrelevanten Verkehrsmittels: Der Staat ließ das Taxigewerbe lange Zeit links liegen.

# SYMPTOMFREI UND INSOLVENT

Kranke, Tests und Impfungen – nichts geht ohne Taxis. Der Trennschutz im Taxi ermöglicht jederzeit sichere Fahrten. Doch in dieser Krise reichen die staatlichen Hilfen nicht aus. Immer mehr Betriebe geben auf.

**R**isikogruppen müssen zur Impfung, Erkrankte zum Arzt oder in eine CoViD-19-geeignete Klinik und andere zu einer Teststation. Die Dimensionen sind neu, nicht aber die überaus wichtige Rolle des Taxis dabei, das seine gewohnte Aufgabe im öffentlichen Personennahverkehr als Ergänzung der Linienverkehre wie immer erfüllt. Insbesondere im Sinne der Beförderung von Menschen, die eben nicht mit Bus und Bahn fahren können oder wollen. Neben vielfältigen Gründen für den Wunsch nach individueller Beförderung, wie fehlender oder unattraktiver Linienverkehrsverbindungen, Zeitnot, rauschmittelbedingter Orientierungslosigkeit, körperlicher Einschränkung, krankheitsbedingter Schwäche oder dem Bedürfnis nach Sicherheit, geht es heutzutage, im Sinne des Infektionsschutzes, oft um die Vermeidung von Nähe zu anderen Personen. Dies – und dass zu diesem Zweck die allermeisten Taxis mittlerweile

mit Trennscheibe oder Trennfolie ausgestattet sind – ist schon ein Beleg dafür, dass das Taxi im Sinne der Daseinsvorsorge ein relevanter Bestandteil des Personbeförderungssystems ist.

Trotz mangelnder staatlicher Hilfe halten sich die meisten Taxibetriebe noch gerade so über Wasser und haben während Corona die Kranken weiter befördert, die letzte verlässliche Kundengruppe, die dem Gewerbe in der Krise geblieben ist. Noch immer bringen Taxis Menschen sicher zum Testen oder zur Klinik, neuerdings auch zum Impfen. Doch diese Umsätze reichen bei



Gegen den Willen der Mehrheit vom Senat abgewickelt: der Flughafen Tegel, wichtigste Einnahmequelle des Berliner Taxigewerbes

weitem nicht aus. Die einen Betriebe erhielten zinsgünstige KfV-Darlehen mit langen Tilgungszeiten. Das hilft erst einmal, türmt letztlich aber einen Schuldenberg auf, der schwerlich durch die normalerweise zu erzielenden Gewinne eines Taxibetriebes wieder zurückzuführen sein wird. Andere

zehren ihre letzten Reserven auf – bis es nicht mehr weiter geht. Daher sind massive Hilfen nötig, die nicht zurückzahlen sind, um den Exodus nicht einfach nur zu verzögern.

## DAS ZWEITE MAL ABSTELLEN IST FÜR VIELE ENDGÜLTIG

Zu Beginn der Pandemie, beim ersten Lockdown, legten viele Unternehmen ihre Flotten vorläufig still, oder zumindest große Teile davon. Versicherungsprämien und Auftragsvermittlungskosten bei den Taxizentralen konnten damit ausgesetzt, Steuerzahlungen, Sozialversicherungsbeiträge

unverzichtbaren Dienstleistung für die politisch Verantwortlichen offenbar noch immer nicht. Sonst wäre die Hilfe eine andere.

Die Unternehmen können ihre Taxis jetzt nicht mehr abstellen. Sie machen weiter. Nur neue Konzepte können jetzt noch helfen, behinderten- und senioren-gerechte Taxis können da für das Gewerbe ein Ausweg sein. Wer sich nicht bewegt, wird früher oder später endgültig aufgeben müssen.

Es ist mehr noch als nur eine Problematik der staatlichen Hilfsleistungen. Es ist der gesamte Umgang der Politik mit dem

liche Fahrzeuge auf den Straßen, mit einer vorhandenen Flotte, zentral und digital gesteuert und bestellbar. Mit Betrieben, in denen Taxifahrende ordentliche, sozial abgesicherte Jobs haben und die Steuern und Abgaben zahlen. Anders die „Rosenpicker“, wo Plattformkapitalisten als Steuervermeider und die angeschlossenen Fahrenden in prekären Arbeitsverhältnissen unterwegs sind, mitunter zusätzliches Schwarzgeld einsacken und dann häufig noch auf Kosten der Steuerzahler aufstocken müssen. Das ist der Ausverkauf regionaler Autonomie in der Personenbeförderung, zu verantworten von Politik und Verwaltung.



Noch zu erschließende Einnahmequelle: Inklusion

träge und Fahrzeugfinanzierungen für drei Monate gestundet werden. Damals gingen alle zunächst von einer kurzen Auszeit von nur wenigen Wochen aus. Dafür war das ein passendes Mittel, ist so aber heute nicht wiederholbar. Jetzt heißt es nur noch: Durchziehen oder Aufgeben.

Die dem Taxigewerbe gewährten Überbrückungshilfen, die Fixkosten abdecken sollen, reichen zum Überleben nicht aus. So werden beispielsweise lediglich Finanzierungskosten, also nur die Zinsen, als Fixkosten erstattet. Die Fahrzeugfinanzierungen selbst müssen weiter aus eigener Kraft geleistet werden. KfW-Darlehen oder andere Kredite verzögern den Exodus nur. Was das Taxigewerbe braucht, sind November- und Dezemberhilfen, wie sie der Gastronomie gezahlt werden. Die sind bitternötig, da kein anderes Gewerbe wie das Taxigewerbe bereits seit Anfang November so krass vom Lockdown betroffen ist. Der „Lockdown light“, ohne Kultur, ohne Veranstaltungen und ohne Gastronomie, war für Taxis schon der Knockout. Dann wurde auch noch der letzte Berliner Flughafen geschlossen. Da geht nichts mehr, außer, dass Taxis die Kranken weiter fahren, zu Strahlentherapie, Dialyse und anderen lebensnotwendigen Behandlungen. Klar, aber systemrelevant ist das trotz dieser

Taxigewerbe. Die Würdigung der sozialen Komponente unserer Arbeit fehlt komplett: 24/7 für alle da, zu staatlich festgelegten Fahrpreisen, auch bei Fahrten zum Arzt nur um die Ecke, entsprechend der Strecke oft für unter zehn Euro. Krankentransporte kosten ein Vielfaches und sind nicht in der Masse verfügbar wie Taxis. Trotzdem werden neue Fahrdienste zugelassen, deren – teilweise illegales – Agieren weder kontrolliert noch sanktioniert. Ohne zu schauen, was Taxis sowieso schon leisten und was sie in Form von Ride-Pooling oder auch in Kooperation mit dem Linienverkehr noch zu leisten im Stande wären. Ohne zusätz-

## SO WEIT DIE RÄDER ROLLEN

So lange es Taxis noch gibt, werden sie ihren Job machen. Wenigstens werden jetzt die Kosten für die Fahrten zur Impfung für alle Über-Achtzig-Jährigen vom Staat übernommen und Taxis mit diesen Fahrten beauftragt. Wer Kontakt zu Infizierten hatte, möchte möglicherweise schnell mittels Test sichergehen, sich nicht angesteckt zu haben. Aber auch wer deutliche Grippe-symptome hat, gehört nicht in ein Massenverkehrsmittel, sondern entweder nach Hause ins Bett oder in eine Klinik, die auf CoViD-19-Patienten spezialisiert ist. Und auch ohne Symptome müssen Menschen aus Risikogruppen sich besonders schützen. Viele suchen derzeit ein Impfzentrum auf – was nur mit schriftlicher Einladung möglich ist. In jedem Fall bietet der Trennschutz im Taxi Fahrern und Fahrgästen Sicherheit. Bevor das Impfen aber so richtig losgehen kann, muss erst einmal genügend Impfstoff vorhanden sein. Da gab es anfängliche Engpässe, weshalb zunächst auch nur das Impfzentrum in der Arena in Alt-Treptow geöffnet wurde und zehn Tage darauf das zweite im Erika-Heß-Eisstadion in Wedding. Aktuelle Adressen von Test- und Impfzentren entnehmen Sie bitte der aktuellen Tagespresse bzw. Online-Angeboten. ■ sb/ar