

„Wir haben Existenzängste“: Wie gehen Betriebe aus dem Landkreis mit der aktuellen Krise in Nahost um?



Auch für Taxiunternehmer ist der Gang zur Zapfsäule schwer in den vergangenen Wochen. Die Spritpreise wirken sich maßgeblich auf die Betriebskosten aus, das sagt auch Markus Gruber, Geschäftsführer des Personenbeförderungsunternehmens in Dischingen.

© Foto: Rudi Penk

„Wir haben Existenzängste“: Wie gehen Betriebe aus dem Landkreis mit der aktuellen Krise in Nahost um?

Der Krieg im Nahen Osten sorgt sogar auf dem Härtsfeld für Existenzängste: Regionale Taxiunternehmer müssen mit enormen Betriebskosten rechnen. Die Zukunft bleibt dabei für viele trotz angekündigter Waffenruhe eher ungewiss.

09. April 2026, 13:01 Uhr • Landkreis Heidenheim Lesedauer: 6 Minuten
Von Erik Tham

eZeitung    

[Start](#) [Lokales](#) [Bilder](#) [Videos](#) [Sport](#) [Südwest](#) [Deutschland und die Welt](#) [Newsletter](#) [Veranstaltungen](#) [Anzeigen](#)

Abonnieren

[Alle](#) [Heidenheim](#) [Giengen](#) [Herbrechtingen](#) [Gerstetten](#) [Steinheim](#) [Königsbronn](#) [Nattheim](#) [Sontheim/Brenz](#) [Niederstotzingen](#) [Dischingen](#)
[Hermaringen](#) [Nachbarschaft](#)

Dass die andauernde Krise im Nahen Osten sich auch auf die Preise für jedermann in Deutschland auswirkt, ist mittlerweile bekannt: Vor allem der Blick auf die Spritpreise hält Arbeitnehmer in Atem. Doch wie sieht es mit den Arbeitgebern aus? Auch ländliche Betriebe können Krisen hart treffen. Angesichts dessen setzte nun ein Verbund regionaler Taxiunternehmer einen „Hilferuf“ ab, geprägt von Existenzängsten und der Furcht vor dem Ungewissen. Auch die jetzt vereinbarte zweiwöchige Waffenruhe zwischen den USA und dem Iran sorgt hier für weniger Besänftigung als gedacht. Die Botschaft ist klar: Eine langfristige Lösung muss her. Wenn nicht im Nahen Osten, dann von der deutschen Regierung.

Angst vor dem Ungewissen

Was tun, wenn die Betriebskosten immer mehr steigen? Vor dieser Frage stehen einige Kleinunternehmer seit dem Ausbruch des Krieges zwischen den USA, Israel und dem Iran. Speziell bei Taxiunternehmen machen die Kraftstoffkosten einen großen Teil der Betriebskosten aus. „Natürlich kamen die hohen Kosten nicht aus dem Nichts“, erklärt **Markus Gruber, Geschäftsführer des gleichnamigen Dischinger Beförderungsunternehmens (<https://www.taxi-bus-gruber.de/>)**. Für Gruber und viele seiner Kollegen dominiert zurzeit jedoch die Angst vor dem Ungewissen. „Die Kosten sind enorm hoch, und niemand weiß, wann es aufhört.“ Demnach ist die Planungssicherheit des Unternehmens maßgeblich beeinträchtigt.

Gruber hatte vor Kurzem neue Fahrzeuge bestellt. Doch ob sich diese Investition für das Unternehmen lohnt, könne er aktuell nicht wissen. Jeder finanzielle Schritt müsse nun bis ins Kleinste durchgerechnet werden, damit keine Fehlkalkulation entstehe.

Dabei sind es nicht die Gelegenheitsfahrten mit dem Taxi, die Gruber zu schaffen machen, sondern vereinbarte Termine wie Kranken- oder Schülertransporte, die nun neu verhandelt werden müssen. „Die meisten Kunden ziehen bei den Preisen mit, weil sie selbst keine andere Möglichkeit für den Transport haben. Die Unzufriedenheit spüren wir bei den Kunden trotzdem“, so Gruber. Fallen durch die gestiegenen Preise eine Vielzahl der vereinbarten Transporte des Unternehmens aus, sei die Existenz in Gefahr. Wie Gruber erklärt, sei für ihn das Geschäft mit den Gelegenheitsfahrten angesichts der ländlichen Lage ohnehin nicht sonderlich gewinnbringend.

In der Stadt ist das nicht anders: „Für uns haben die Gelegenheitsfahrten auch nur noch einen minimalen Anteil“, sagt **Florian Bauer, Geschäftsführer des Heidenheimer Taxiunternehmens Bißle** (<https://taxi-bissle.de/>). Auch hier sind die tariflichen Krankentransporte ein großer Teil des Umsatzes. Die Einkünfte sind jedoch an die Tarifbedingungen des Landkreises und des Regierungspräsidiums

Stuttgart gebunden. Die Mehrkosten durch die steigenden Dieselpreise können daher durch diese Fahrten nur schwer direkt ausgeglichen werden. „Neu zu verhandeln, dauert bei den Tarifen gut und gerne mal drei oder vier Monate“, so Bauer. Zeit, die in Krisenzeiten nicht gegeben sei.

Die Existenzangst teilt Bauer jedoch nicht: Er hatte nach der Coronapandemie und dem Beginn des Ukrainekrieges vorgesorgt und war eine Partnerschaft mit Tankpool24 eingegangen. An den rund 800 Tankstellen im Land verändern sich die Preise nur zweimal im Monat – nicht nach Trend, sondern auf Basis der aktuellen Preise am Tag der Anpassung. So steigen die Preise nicht abrupt an, sinken im Falle eines Preissturzes aber auch langsamer. „Für uns war das die einzig richtige Antwort auf die Krise“, so Bauer, fügt aber hinzu: „Uns treffen die Tankpreise natürlich trotzdem.“

Die Forderungen des Bundesverbandes

Für Gruber und die anderen Mitglieder des Bundesverbandes für Taxi und Mietwagen (BVTM) steht fest, dass sie den Druck auf die Bundesregierung erhöhen wollen. Sie fühlen sich nicht ausreichend gehört, und das Handeln als Reaktion auf die geopolitische Lage bleibe aus. In Gesprächen des Bundesverbandes mit politischen Vertretern seien bereits Vorschläge zur kurzfristigen Entlastung der Taxiunternehmen vorgelegt worden, darunter eine Rückerstattung oder temporäre Senkung der Energiesteuer sowie eine befristete Mehrwertsteuersenkung für Taxifahrten. Wie der Verband mitteilt, habe die Bundesregierung diese Vorschläge bislang nicht berücksichtigt, deshalb nun der Schritt an die Öffentlichkeit. Für Gruber ist dabei klar: „Es muss sich etwas in Berlin oder Stuttgart tun, bevor der Krieg Existenzen in der Region ins Verderben zieht.“

Die Waffenruhe ein Hoffnungsträger?

Mit Blick auf den Iran scheint es inzwischen eine positive Entwicklung im Konflikt zu geben: Am Mittwochmorgen gab der amerikanische Präsident Donald Trump eine zweiwöchige Waffenruhe bekannt. Diese steht unter der Bedingung, dass die Blockade der Straße von Hormus aufgehoben wird – allerdings gegen hohe Transitgebühren (<https://www.berliner-zeitung.de/politik->

gesellschaft/geopolitik/strasse-von-hormus-zwei-millionen-dollar-durchfahrt-waffenruhe-iran-usa-li.10029111). Reibungslos läuft der Verkehr offenbar dennoch nicht, da die Reedereien zuerst Klarheit über die Durchfahrtsbedingungen verlangen.

Die Ängste von Gruber lösen sich durch diese kurzfristige Waffenruhe nicht in Luft auf: „Wie geht es danach weiter?“, fragt er sich. Auf lange Sicht könne weiterhin nicht geplant werden; die Ruhe sei trügerisch, und die Lage könne jederzeit wieder eskalieren. Auch mit Waffenruhe bleibe die Situation instabil.

Kein Umstieg auf Elektro

„Diese ganze Unsicherheit wäre nicht nötig, wenn die Elektro-Infrastruktur hier besser ausgebaut wäre“, so Florian Bauer. Sowohl Bauer als auch Gruber haben Elektrofahrzeuge in ihrer Flotte, sehen jedoch einen vollständigen Betrieb ohne Verbrenner für viele weitere Jahre bis Jahrzehnte als unrealistisch an. Die Reichweite sei unzureichend für das tägliche Pensum der Fahrer. Zudem ist der Ausbau von Ladestationen laut Gruber in den vergangenen Jahren zwar vorangeschritten, gemessen am Bedarf sei jedoch „nicht einmal ein Bruchteil gedeckt“.

Dennoch stellt sich wohl vor allem in Krisenzeiten für die Unternehmer die Frage, ob Elektroantriebe nicht zukunftsfähiger sind als Verbrennungsmotoren. Dennoch lassen sowohl Gruber als auch Bauer durchblicken, dass die Branche den Ausbau nicht aktiv vorantreibt. Solche Entwicklungen fänden eher in Städten statt, „und wir hinken da hinterher“, so Bauer.

Gleiches Bild in der Logistik?

Auch in der Logistik sei die Lage durch die hohen Tankpreise prekär. Das bestätigt Thomas Schwarz, Geschäftsführer der Spedition Schwarz aus Herbrechtingen. In der Branche wird derzeit laut Schwarz um billigere Konditionen verhandelt. Mit den meisten Kunden sei eine

Dieselpreisgleitklausel vereinbart, die dafür sorgt, dass die Preise für die Spedition nicht allzu sehr ins Schwanken kommen. Das habe man bei der Spedition nach früheren Krisen so eingerichtet. „Solch eine enorme Preissteigerung wie jetzt hatten wir aber auch noch nie.“ Daher könne auch kein Gewinn kalkuliert werden. Der rege Austausch ist laut Schwarz daher das A und O, jedoch auch verbunden mit ordentlich Mehrarbeit für die Mitarbeiter in der Zentrale.

Die Ansätze für die Zukunft ähneln sich mit der Transportbranche: Elektro sei die ferne Zukunft, jedoch noch nicht komplett umsetzbar, auch aufgrund der Produktion und des Verbrauchs von Lkw werde dies wohl noch dauern. Für die Spedition Schwarz selbst besteht laut des Geschäftsführers in der derzeitigen Krise kein großes Risiko für eine wirtschaftliche Missslage, jedoch bangt man um ein Kippen der Branche.
