

PERSON



TÜXEN

Henry Roßberg:
Stets gefragter Gesprächspartner - hier bei der Mahnwache des Gewerbes im Sommer in Dresden

Ein Leben für das Taxi

Henry Roßberg hat sich über Sachsen hinaus einen Namen gemacht

Jetzt wird Henry Roßberg auf der Seite des Landesverbands der Sächsischen Taxi- und Mietwagenunternehmen schon als Ehrenmitglied geführt. Denn er hat dem Gewerbe gedient und sich dabei sehr verdient gemacht. „Er hat dem Verband, wie kaum ein anderer, ein Gesicht gegeben und in seiner Gesamtheit geformt, geprägt und ausgerichtet“, hieß es zum Abschied. Und: „Er war allen gegenüber offen, hilfsbereit und fair, nur wer selber unfair oder unsachlich war, hat schnell gemerkt, dass das bei Henry schiefgehen kann.“ Insgesamt 23 Jahre war Roßberg als Vorstand der Taxigenossenschaft Dresden aktiv, zudem 14 Jahre als Vorsitzender des Landesverbandes. „Du hast jetzt den Blinker gesetzt und biegst nun ab in deinen wohlverdienten Ruhestand“.

IMPRESSUM



**Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.**

Dorotheenstraße 37, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
www.facebook.com/BZPorg
twitter.com/BZPorg

Redaktion

Thomas Grätz (verantwortlich)
Berlin

KOMMENTAR

#txi19 — Taxi Driving Innovation

Thomas Grätz kommentiert die Suche nach der Mobilität von morgen

Rund drei Viertel des Jahres liegen hinter uns. Und, es war eines der bewegtesten in der Geschichte des Bundesverbandes. Demonstrationen, Mahnwachen und viele Gespräche. Aber unbedingt muss auch #txi19, die „Fernlicht-Veranstaltung“ Taxi Driving Innovation erwähnt werden. Die Branche hat in den letzten Jahren viel Kritik in Richtung altbacken einstecken müssen. Ungerechtfertigte Kritik. Denn das Gewerbe ist längst viel digitaler als manche denken. Man kann das nicht oft genug betonen. Wir haben die Taxi-Vermittlung mit Apps weit vor anderen eingeführt. Diejenigen, die heute behaupten, sie hätten die digitale Vermittlung vor dem Taxigewerbe erfunden, lügen. Warum erzähle ich das hier noch einmal? Weil uns die „Fernlicht-Veranstaltung“ deutlich gemacht hat, dass wir uns überhaupt nicht die Butter vom Brot nehmen lassen müssen.

Kontrahenten des Gewerbes

Es war an jenem Septembertag am Berliner Potsdamer Platz bei #txi19 interessant zu erleben, wer seine Position mit welchen Argumenten verteidigt. Da ist zum Beispiel die Chefin der hauptstädtischen Verkehrsgesellschaft BVG, Sigrid Nikutta. Sie sieht den BerKönig als zusätzliches Angebot von Bussen und Bahnen für die letzte Meile. In den Augen vieler Kollegen kommen die schwarzen Kleinbusse jedoch oft nur als öffentlich-rechtliches Uber daher. Zwar fährt der BerKö-

nig nun auch in einem kleinen Gebiet außerhalb des Stadtzentrums. Aber, bitte schön: Braucht es dafür neue Autos, die halbleer bis völlig ohne Fahrgäste unterwegs sind, die Straßen zusätzlich verstopfen und die Tarife unterlaufen? Bei der individuellen Mobilität kann sich



Geschäftsführer Thomas Grätz

auch das Taxigewerbe einbringen. Besser als andere, die mit den „großen Gefäßen“ unterwegs sind. Ich finde, die BVG hat genug zu tun - mit Verspätungen, Baustellen, Neuanschaffungen von Fahrzeugen oder Linienenerweiterungen. Da muss sie nicht auch noch im ureigensten Fachgebiet der Taxibranche wildern.

Partner des Gewerbes

Aber es gibt auch neue Partner, die wir früher vielleicht nicht so gesehen haben. Sixt ist solch ein Beispiel. Vorstand Alexander Sixt erläuterte auf der „Fernlicht-Veranstaltung“ ausführlich die Integration der Taxibranche in die Firmen-App. Für den Autovermieter ist der Anspruch klar: Das Unternehmen

RECHT

02

**Nicht allein Fiskal-
taxameter entscheidet**
Zuverlässigkeit für
Genehmigung wichtiger

GEWERBE

03/04/05

**#txi19 —
Taxi Driving Innovation**
Denkanstöße aus der Branche

GEWERBE

06/07

**Parlamentarischer
Abend des Bundesverbandes**
Die Meinung der Branche ist
wichtig für die Entscheider

GEWERBE

08

**Horst Schilling, Leopold
Müllner und Wolfgang
Heidemann verstorben**
Ihre Einschätzungen
werden uns fehlen

GEWERBE

10

**53.000 Taxis
sind eine Macht**
Aufruf zur neuen Werbe-
kampagne des Gewerbes

will dem Taxi keine Konkurrenz machen und ein paralleles Netzwerk aufbauen. Stattdessen will man mit den besten Partnern zusammenarbeiten. Und das ist nun mal das Taxi. Dort bleiben auch alle Einnahmen, für Sixt ist es eben wichtig, dass die Kunden alle Mobilitätsangebote in einer App finden. Zwei unterschiedliche Sichtweisen, die zeigen: Es wird auch morgen eine individuelle Mobilität mit öffentlichem Verkehrsmitteln geben. Wie sie am Ende aussieht und wer dabei die Nase vorn hat, wird sich zeigen. Aber ich bin optimistisch: Wenn das Taxi wie in der Vergangenheit Menschen von A nach B in guter Qualität befördert, dann wird es auch in Zukunft seinen Platz haben. Dafür werden wir kämpfen, damit sich schlechtere Angebote nicht durchsetzen.

Herzlichst
Ihr Thomas Grätz

Keine Rückgaben von Genehmigungen und teure Verkäufe



TÜXEN

In tatsächlicher Hinsicht wird der Befund eines Sachverständigen-gutachtens, wonach eine Gewinn-schwäche der örtlichen Taxiun-ternehmen besteht, nicht schon dadurch in Frage gestellt, dass es in den vergangenen Jahren keine Geschäftsaufgaben im Sinne einer freiwilligen Rückgabe erteilter Konzessionen gegeben hat. Dem widerspricht auch nicht, dass es wohl aber Konzessionsverkäufe mit Schwarzmarkt-Preisen von 60.000 bis 70.000 Euro gegeben haben soll. Das Sachverständi-gengutachten geht nämlich unter näherer Darlegung im Einzelnen

davon aus, dass beide Umstän-de gleichwohl nicht auf eine Funktionsfähigkeit des Taxen-gewerbes schließen ließen, weil sie lediglich Ausdruck eines durch Schattenwirtschaft, Konzessionsbegrenzung und die prekäre Lebens- und Er-werbssituation von Migranten angefeuerten Konzessionshan-dels seien.

§ **Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen Beschluss vom 27.8.2019 Aktenzeichen 13 A 196/18**



TÜXEN

Mietwagen-Betriebssitz

Hat der Mietwagenunternehmer einen Betriebssitz im Inland, der sich nicht im Bezirk der Geneh-migungsbehörde befindet, ist die von dieser Behörde erteilte Genehmigung wegen örtlicher Unzuständigkeit rechtswidrig. Die Behörde kann diese Geneh-migung ermessensfehlerfrei zurücknehmen, wenn der Un-ternehmer wahrheitswidrig vor-gegeben hat, sein Betriebssitz

befinde sich im Bezirk der Genehmigungsbehörde. Das gilt dann, sofern die eigentlich zuständige Behörde die Geneh-migung wegen fehlender Zu-verlässigkeit nicht erteilt hätte.

§ **Verwaltungsgericht Stuttgart Urteil vom 07.8.2019 Aktenzeichen 8 K 8926/18**

Fiskaltaxameter-Angebot und Zuverlässigkeit

Das Angebot eines die Wie-dererteilung der Genehmigung anstrebenden Taxiunterneh-mers, wonach durch die Instal-lation eines Fiskaltaxameters zukünftig Manipulationen an der Buchführung wirksam ver-hindert werden können, kann vom Gericht offengelassen werden, weil die Beurteilung der Zuverlässigkeit nicht allein von der Fälschungssicherheit neuer Aufzeichnungstechniken abhängt. Maßgeblich für die grundsätzlich an dem Gesamt-verhalten und der Persönlich-

keit des Betroffenen auszurichten-de Zuverlässigkeitsprognose ist, ob dieser willens und in der Lage ist, sein Gewerbe ordnungsgemäß auszuüben und insbesondere die Fahrgäste und die Allgemeinheit vor Schäden und Gefahren zu be-wahren, wobei wegen der ihm an-vertrauten Schutzgüter ein stren-ger Maßstab anzulegen ist.

§ **Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen Beschluss vom 21.8.2019 Aktenzeichen 13 A 1681/18**

Wohnungszubringer ist nicht freigestellt

Eine Freistellung nach § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e Freistellungsverord-nung betrifft die Beförderung von Kranken aus Gründen der Beschäftigungstherapie oder zu sonstigen Behand-lungszwecken durch Krankenhäu-ser oder Heilanstalten mit eigen-ten Kraftfahrzeugen setzt voraus, dass Patienten einer stationären Einrichtung von dieser zu einem dritten Be-schäftigungs- oder Behand-lungsort oder zurück befördert



MICHAEL MÖSER

werden. Ein reiner Zubringer-dienst zwischen ihrer Wohnung und der behandelnden Einrich-tung ist danach nicht freigestellt.

§ **Bundesverwaltungsgericht Urteil vom 8.5.2019 Aktenzeichen 10 C 1/19**

Alarmanlage und Ermes-sensreduzierung auf Null

Liegt ein Antrag eines Miet-wagenunternehmers auf Be-freiung von der Ausstattungs-pflicht mit einer Alarmanlage vor, hat die zuständige Behörde gemäß § 43 Abs. 1 BOKraft nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, ob sie eine Aus-nahme bewilligt. Nur im Aus-nahmefall besteht ein Anspruch auf unmittelbare Eintragung bzw. Genehmigung, sofern

sich das Ermessen derart verdich-tet hat, dass die Eintragung bzw. Genehmigung als einzig richtige Entscheidung in Betracht kommt („Ermessensreduzierung auf Null“).

§ **Verwaltungsgericht München Beschluss vom 18.6.2019 Aktenzeichen M 23 E 19.2635**

#txi19 — Taxi Driving Innovation: Denkanstöße aus der Branche

26. September, Berlin, Potsdamer Platz. Taxi Driving Innovation heißt die Veranstaltung, bei der es um die Zukunft der Mobilität geht. Denn die Welt der Mobilität ist im Wandel und die Taxi- und Mietwagenbranche ist mittendrin. Es ist unsere gemeinsame Aufgabe, den Wandel der Mobilität zu gestalten. Dieser Aufgabe stellen wir uns, hatte Michael Müller, Präsident des Bundesverbandes, geschrieben. Auf dem Podium wird später Unions-Verkehrspolitiker Michael Donth anmerken, dass man in den letzten Jahren Beachtliches aus der Taxibranche gehört habe. Verlässlich ist modern, die Kampagne,

mit der das Gewerbe seine Stärken unterstreicht, sei nur ein Beleg dafür. Und um zu zeigen, welche Rahmenbedingungen für die Zukunft und das Gewerbe unerlässlich sind, hatte Michael Müller schon am Morgen im Interview mit der Deutschen Presse-Agentur klar gemacht: "Ohne Rückkehrpflicht ist das Taxi-Gewerbe tot." Zu den nun in der Findungskommission debattierten Optionen, bei denen die Rückkehrpflicht auch in die Hände der Kommunen gelegt werden könnte, sagte Müller deutlich: "Wenn Kommunen allein über die Rückkehrpflicht entscheiden dürften, käme eine immense Kon-



trollwelle auf Städte und Gemeinden zu. Dazu stehen weder Geld noch Personal zur Verfügung. Wir sehen an Städten wie Berlin, dass sie eine Kontrollpflicht schlicht

überfordert." Beispiele aus Düsseldorf, Frankfurt oder Köln zeigten, dass vereinzelte Kontrollen eine Flut von Prozessen nach sich ziehen.

Rückkehrpflicht in der Diskussion

Die Rückkehrpflicht für Mietwagen war auch das übergreifende Thema in der Podiumsdiskussion mit den Verkehrspolitikern des Bundestages. „Die ersatzlose Streichung der Rückkehrpflicht, wie sie einst angedacht war, ist vom Tisch“, berichtete Kirsten Lüthmann (MdB, SPD). „Es ist richtig, der Minister hat gesagt, dass sein Vorschlag 'kompletter Wegfall' keine Mehrheit finden wird. Jetzt müssen wir aber für eine andere Lösung auch eine Lösung finden“. Dabei wabern drei Denkansätze durch den Raum:

1

Option

„Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen bleibt erhalten.“

2

Option

„Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen bleibt erhalten. Die Kommune kann entscheiden, ob die Rückkehr auch zu festgelegten Betriebshöfen erfolgen kann.“

3

Option

„Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen bleibt grundsätzlich erhalten, die Kommunen können jedoch Ausnahmen zulassen.“

Ebenfalls in der Findungskommission des Bundesverkehrsministeriums sitzt FDP-Politikerin Daniela Kluckert - und sie pocht darauf: „Es muss eine Möglichkeit geben, den Taxiunternehmen mehr Luft zu geben. Und auf der anderen Seite müssen wir deutschen Unternehmen die Möglichkeit geben, Unternehmen neu zu gründen. Und deswegen sollte die Rückkehrpflicht fallen.“ Mit dieser Argumentation war sie ziemlich allein, nicht nur auf dem Podium dieser Veranstaltung. Die Linken haben eine klare Meinung zu diesem Thema: „Wir wollen, dass an der Rückkehrpflicht festgehalten wird. Und die Rückkehrpflicht muss auch mit entsprechenden Ressourcen kontrolliert werden“, sagte Andreas Wagner (MdB, Die Linke). Ähnlich sehen es die Bündnisgrünen. Stefan Gelhaar: „Wenn man die Rückkehrpflicht den Kommunen überlässt, ist das auch keine gute Entscheidung. Dann entscheidet Potsdam

anders als Berlin. Dann fahren die Potsdamer Uber-Fahrer nach Berlin rein - das hat nicht Hand und Fuß“. Weitgehend einig sind sich die Verkehrspolitiker allerdings nach den Worten von Michael Donth (MdB, CDU/CSU-Fraktion) „über die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen, aber auch für Taxis und Poolingfahrzeuge. Wie dies im Detail aussehen soll, ist noch offen. Denkbar sind farbige Nummernschilder oder entsprechende größere Markierungen, die die Zuordnung vereinfachen sollen. Donth plädierte auch für die Rückkehrpflicht, allerdings eher eine „Rückkehrpflicht light“. Es seien auch mehrere Betriebssitze denkbar, brachte der Unionspolitiker eine weitere Variante ins Spiel. Dies wurde allerdings besonders im Auditorium mit Kopfschütteln begleitet. „Dann fahren die Mietwagen auf der Jagd nach Kunden immer zwischen ihren Betriebssitzen hin und her. Das ist keine machba-

re Lösung“, hieß es dann. Für den Bundesverband verwies Präsident Michael Müller auf die Erfahrungen aus den USA: „In den USA haben Uber und Co die Innenstädte mit Fahrzeugen quasi geflutet. Mehr Autos, mehr prekäre Beschäftigung, mehr Stau, noch schlechtere Luft, schlechtere Auslastung von Bussen und Bahnen. Diese Fehler müssen wir nicht wiederholen. Wenn sich Herr Scheuer für die bedingungslose Rückkehrpflicht entscheidet, werden es ihm Millionen Einwohner der großen deutschen Städte danken.“ Nächste Sitzung der Findungskommission ist übrigens am 8. November.

E-Mobilität - die Mobilitätswende ist machbar

Ursprünglich sollten im Jahr 2020 rund eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen rollen. Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte es so 2013 versprochen. Derzeit sind es 83.000, schwer vorstellbar, dass in den verbleibenden Monaten die Zahl noch erreicht wird, sagte Gregor Beiner, Geschäftsführer des Münchner Taxizentrums mtz. Das Unternehmen selbst geht mit gutem Beispiel voran - und hat in seiner Flotte zehn elektrische Jaguar-Taxis. Angesichts der gigantischen Kilometer, die die Branche zurücklegt (im Jahr 2018 waren es 2.890.000.000 Personenkilometer - das entspricht 72.200 Erdumrundungen) sollten wir uns diese Zahlen immer vor Augen halten. „Aber das Taxigewerbe muss sich auch selbst an die Nase fassen“, sagte Beiner. Denn diese Leistungen bedeuten auch eine immense ökologische Verantwortung. Im Vergleich zu dem, was im Gesamtverkehr machbar ist, spielt die E-Mobilität eine noch zu kleine Rolle. Zur Verkehrswende gehören auch E-Scooter, die wir seit diesem Jahr auf den Straßen haben.



TÜXEN

Und in Sigrid Nikutta, Chefin der hauptstädtischen Verkehrsgesellschaft BVG, hat die Taxibranche eine Verbündete, wenn es darum geht, die elektrischen Roller nicht auf Busspuren zuzulassen. Sie werde „massiv“ darum kämpfen, die Scooter von den Busspuren fernzuhalten, sagte die ganz in den BVG-Unternehmensfarben gekleidete Managerin: „Es ist total gefährlich und führt dazu, dass unsere Busse hinter den Rollern herfahren“. Dafür erntete Frau Nikutta Kopfschütteln im Publikum, als sie den BerlKönig in der Innenstadt verteidigte. Der Fahrdienst ist schon eine taxiähnliche Dienstleistung, der besser in den Außenbezirken aufgehoben sei, hieß es. Da laufen jetzt auch Tests, als BerlKönig BC - in Anlehnung an die Berliner Tarifgebiete. „Wir sollten nicht mehr Anbieter in den Markt bringen und nicht ständig neue Piloten starten. Wir merken aktuell, dass das nur zu mehr Verkehr in den Städten führt“, konstatierte Michael Müller-Görnert vom Verkehrsclub VCD. „Erst einmal sollten wir die vorhandenen Möglichkeiten nutzen und dann schauen, ob wir etwas addieren müssen.“ Die großen Busse für

die großen Strecken, die Taxis für den Individualverkehr, so das klare Statement des Verkehrsexperten. „Taxiverkehr ist kommunaler Verkehr. Er wird derzeit kommunal organisiert und angeboten, oft in Genossenschaften“, betonte Herwig Kollar, Vorstand beim Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. Diese Infrastruktur werde für alle zur Verfügung gestellt, nicht nur

für Smartphone-Besitzer. Politik müsse überlegen, ob sie solche Strukturen zerstören wolle, die die Öffentlichkeit nichts kosten. „Und sie muss auch überlegen, ob sie das zugunsten von Unternehmen tun will, die vor dem Europäischen Gerichtshof darüber diskutieren, ob sie in ihrem Impressum eine Telefonnummer für die Kontaktaufnahme angeben müssen!“



Diskussion zwischen Heike Kopp, Michael Ehret, Moderator Gerald Meyer und Markus Pellmann-Janssen (von links)

TÜXEN



Christian Meyer, Deutsche Telekom



Michael Donth (CDU) und Daniela Kluckert (FDP)

TÜXEN

Mobilität „an jeder Milchkanne“ – wie sieht Mobilität auf dem Lande aus?

„Beim ÖPNV ist es wie beim Fußball“, sagte Heike Kopp vom Nahverkehrsamt Rottweil. „Die einen sehen nur die vollen Busse. Die anderen sehen nur die leeren Busse“. Die älteste Stadt Baden-Württembergs gilt als Musterbeispiel, wie sich - mit Hilfe von Taxis - auch auf dem Land Mobilität so organisieren lässt, dass das eigene Auto überflüssig wird. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse voll, in den Randzeiten eher leer. Die Lösung: Das Taxi, das muss auch bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes berücksichtigt werden. „Wir haben die Aufgabe, den ländlichen Raum attraktiv zu halten“. Das geschieht auch über den ÖPNV. Wenn aber ein Gebiet nur zu 13 Prozent besiedelt ist, dann ist ein durchgängiges Netz schlichtweg zu teuer. „Aber wir haben das Ziel, einen Stundentakt anzubieten. Das geht über den Anrufbus“. Der fährt immer dann zum Haustarif, wenn kein Linienverkehr vorhanden ist. Der Haustarif orientiert sich am ÖPNV, zusätzlich wird ein kleiner Aufschlag von zwei bis vier Euro erhoben. Die Disposition übernimmt die O-Ton-Zentrale in Dortmund, den Fahrdienst erbringt mit Taxi Ehret ein Taxiunternehmen. „Der Disponent nimmt die Aufträge an und übermittelt sie an den Fahrer. Es werden nur die Haltestellen angefahren, die tatsächlich nachgefragt werden. Da sind auch die Kilometer hinterlegt. Am Ende des Monats muss nur ein Knopf für den Ausdruck der Rechnungen betätigt werden, das funktioniert“. Michael Ehret vom Taxiverband Württemberg rechnete vor: „In der Woche benötigt man sechs bis acht Fahrzeuge, am Wochenende acht bis zehn. Es ist leistbar



Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes



Heike Kopp, Amtsleiterin Nahverkehrsamt Rottweil

und es funktioniert.“ Markus Pellmann-Janssen, Head of Sales von ioki, hörte interessiert zu. „Wir müssen den ÖPNV so attraktiv machen, dass wir auf Verbote verzichten können. Der Kunde wird nicht auf Verbote reagieren und sein Verhalten ändern. Wir müssen einfach attraktiv sein“.

Sixt als Partner des Taxigewerbes?

Die Frage lässt sich wohl derzeit uneingeschränkt mit Ja beantworten. Alexander Sixt, Strategievorstand in dem Unternehmen, bekräftigte: „Mein Ziel ist es nicht, der weltweit größte Taxi-Anbieter zu werden. Das ist ja genau der Unterschied zu uns. Mein Ziel ist ja, vielleicht ein bisschen groß gedacht, der weltgrößte Autovermieter zu werden. So vermessen bin ich dann schon. Aber Taxi-Unternehmer will ich nicht werden!“ Seit dem Frühjahr 2019 vereint die Mobilitätsapp „One“ die Bereiche Rent, Share und Ride. Letzteres ermöglicht die weltweite Buchung von Fahrdiensten, in Deutschland sind die Taxizentralen der Kooperationspartner. Damit können Kunden von Sixt in vielen deutschen Städten schnell ihr

Taxi bestellen. Da gibt es für das Taxigewerbe keine Hintertüren oder Fallstricke, versichern beide Partner. Und Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes und Geschäftsführer von taxi.eu, ergänzte: „Die Taxizentralen sind wirtschaftlich selbständig. Sie können auch, wenn es nicht so laufen sollte, wie es versprochen ist, die Vereinbarung wieder trennen. Wir hoffen aber nicht, dass es dazu kommt“. Auch der Umsatz und die Einnahmen bleiben beim Taxi, lediglich die Kreditkartengebühren werden erstattet. Für Dr. Tom Kirschbaum, CEO und Gründer von door2door, ist die Lücke zwischen Bussen und Bahnen auf der einen Seite und dem Taxi auf der anderen Seite interessant. Letzteres hat einen sehr hohen Komfort, den bieten Busse und Bahnen nicht. Die entstehende Lücke füllen viele mit dem privaten Pkw. „Beispielsweise sind wir in Hof zusammen unterwegs und überlegen, wie wir attraktive Angebote gemeinsam mit dem lokalen Taxigewerbe machen können.“ Fahrzeuge aus dem Taxigewerbe werden so eingesetzt, dass die Lücke zum ÖPNV geschlossen wird - und der private Pkw überflüssig werden könnte, erläuterte Kirschbaum.



Gregor Beiner, Sigrid Nikutta, Moderator Gerald Meyer, Michael Müller-Görnert und Herwig Kollar (von links) debattieren über die Mobilität von morgen



Wir füllen Stadien!

Zahlen können das Salz in der Suppe sein. Und Christian Meyer von der Deutschen Telekom, die die Tagung auch unterstützte, rechnete mit Blick auf das Berliner Olympiastadion vor: „Insgesamt fasst das Stadion 74.500 Menschen. Das Stadion müsste 996 mal voll besetzt sein, um die



Gregor Beiner, Geschäftsführer mtz (münchener taxi zentrum)



Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende BVG

jährlichen 72 Millionen geschäftlichen Fahrgäste in Deutschland zu symbolisieren. Es müsste 1436 mal voll besetzt sein, um die 107 Millionen Kranken- und Sonderfahrten abzubilden. Und es müsste insgesamt 5.785 mal voll besetzt sein, um alle jährlich beförderten 431 Millionen Personen in der Bundesrepublik darzustellen.“ Beeindruckende Zahlen, die die 250.000 Menschen im Taxigewerbe hierzulande leisten. Übrigens, das war auch zu erfahren: Die Telekom hat weltweit 216.000 Beschäftigte. Aber das nur am Rande. Bleibt als Fazit: Eine spannende Veranstaltung mit vielen Teilnehmern, die aus den unterschiedlichen Verbänden, Institutionen und Unternehmen Anteil am Taxigewerbe nehmen. Und hoffentlich auch gern und oft mit dem Taxi fahren!

Eine kleine Novelle bringt nichts

Michael Müller auf dem Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes

Um es gleich vorweg zu sagen: Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer glänzte auf dem Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes trotz Zusage leider mit Abwesenheit. Sonst hätte er gehört, wie Verbandspräsident Michael Müller deutlich machte: Es ist keinem damit gedient, wenn es eine kleine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes gibt. Sondern es müssen viele Dinge geregelt werden, damit sie für die Zukunft Bestand haben. Müller: „Wir brauchen einen klaren Rahmen durch das PBefG - und wir brauchen starke Kommunen, die das vor Ort ausgestalten. Die Grundregeln müssen aber durch das Gesetz definiert sein.“ Um ein Beispiel zu nennen: Es reiche nicht, wenn in Berlin alles geregelt ist und dann stürzt eine Lawine von Autos aus dem Umland in die Stadt, weil da nichts definiert ist.

Derzeit, so berichtete es Stefan Gelbhaar, Verkehrsexperte von Bündnis90/Die Grünen, kursiere eine „Bonsai-Novelle“. Vor dem Hintergrund der Klimadebatte bestehe sie lediglich aus einem Satz, der besagt, dass die Länder jetzt die Emissionsgrenzen für das Taxi- und Mietwagengewerbe festlegen können. Warum will man beim Thema Abgase die Regelungen nicht so ändern, dass sie für alle Fahrzeuge gelten? Klimaschutz sei keine Frage, die allein am Taxi-Auspuff entschieden werde, sagte einer der Teilnehmer des Parlamentarischen Abends anschließend. Das Thema gehe alle an. Und auch für Gelbhaar ist klar: Da werden wir noch diskutieren müssen. Michael Müller sagte ebenso in seiner



Michael Müller, Präsident des Bundesverbandes beim Parlamentarischen Abend



Viel Stoff zur Diskussion auf dem Parlamentarischen Abend: Welche Rolle nimmt künftig das Taxi ein?, debattieren Gewerbevertreter u.a. mit Nicole Gohlke (MdB, Linkspartei)



In der Landesvertretung Baden-Württembergs in Berlin nutzen viele den Abend auch zum Networking



Aufmerksame Zuhörer, leider war Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer trotz Zusage nicht dabei

Erwiderung: Erst einmal müsse geprüft werden, welche Fahrzeuge verfügbar seien. Das Taxi- und Mietwagengewerbe habe schon seit längerem deutlich gemacht, dass es sich für saubere Mobilität engagiere. Allerdings sei bei den geringen Verdienstmargen eben auch eine Förderung vonnöten.

Ökologische und soziale Standards im Mittelpunkt

Für die Grünen stehen bei allen Debatten um die Zukunft der Mobilität zwei Dinge im Vordergrund: Das ist die Einhaltung der ökologischen sowie der sozialen Standards. Stefan Gelbhaar in seiner Rede: „Wir brauchen anständige Tariflöhne. Mit der Novelle darf nicht der Weg beschritten werden, die Scheinselbstständigkeit zur Ultima Ratio zu machen.“ Dumpingpreise seien nur auf den ersten Blick für die Kunden attraktiv. Auf den zweiten Blick gehen sie zu Lasten der Fahrerinnen und Fahrer, unterstrich Gelbhaar. Und damit würden sie früher oder später auch wieder die Kunden treffen: „Mobilität gibt es nicht zum Nulltarif. Weder im Taxi, noch im ÖPNV, noch bei Uber.“

Gelbhaar brachte erneut die Idee der staatlichen Subventionierung des Gewerbes ins Spiel. Wenn es eine Lücke zwischen Tarifen und Verdiensten gebe, dann müsse diese Lücke vielleicht auch durch die öffentliche Hand geschlossen werden. Das sei in der Bundesrepublik bislang eher ungewöhnlich, aber Bund und Länder müssten den Kommunen das ermöglichen, skizzierte er. Gerade auf dem

Fortsetzung auf Seite 07

Fortsetzung von Seite 06

Land seien Taxis zu bestimmten Zeiten einfach nicht mehr vorhanden, weil sie sich für wenige Fahrten am Tag nicht mehr rentierten. Statt großen und schweren Dieselbussen könnte hier ein neues Feld für das Gewerbe entstehen. „Da kann doch auch das Taxigewerbe diese Aufträge übernehmen, weil es effizienter und effektiver ist.“



CHRISTIAN THIEL

Das Taxigewerbe ist der Partner

Den Grünen gehe es nicht um den Kampf gegen das Auto per sé,

sondern um eine andere Mobilität. Wenn mehr Menschen auf das eigene Auto verzichten, müssen sie trotzdem befördert werden. Das sei eine Chance für das Gewerbe. „Der Kuchen für das Taxigewerbe könnte wachsen, wenn sich die Mobilität verändert“, meinte Gelbhaar. Nur Geschäftsmodelle freigeben und ermöglichen führe nicht zu mehr Mobilität. Es geht nicht um Verbote, sondern um faire Chancen für alle. Die Entgegnung von Michael Müller: Wir müssen immer wieder deutlich machen, wichtig sind die Interessen der Verbraucher und nicht die der Aktionäre. „Es ist unfug, wenn man Mobilität über den Preis steuern will, es fährt da niemand vier Stunden eher los, nur weil es



CHRISTIAN THIEL

Stefan Gelbhaar, Verkehrsexperte bei Bündnis90/Die Grünen

billiger ist“. Lassen Sie uns darüber im Gespräch bleiben, erklärte der Verbandspräsident: „Wir sind die Profis, wenn es um Fragen der Mobilität geht. Nutzen Sie unsere Expertise, damit wir gemeinsam kraftvoll den Wandel bei der Mobilität gestalten können.“ Und eines

sollte nicht unerwähnt bleiben: „Wir bringen einen Dienst für die Gesellschaft und ich bin stolz, Präsident eines Verbandes zu sein, in dem Menschen aus mehr als 100 Nationen der Welt tätig sind. Friedlich, weltoffen und tolerant“, betonte Michael Müller.

Kooperation mit der Telekom: Mitgliederbefragung



TELEKOM



Vielen Dank, dass Sie an der aktuellen Umfrage teilnehmen!

Die Telekom als langjähriger Partner optimal zu betreuen.

Wir laden Sie herzlich ein, an unseren Partnerschaften der Telekom und

Der Fragebogen ist bis zum 31. 0

Seit vielen Jahren arbeitet der Bundesverband Taxi und Mietwagen mit der Telekom Deutschland intensiv in Fragen der Telekommunikation zusammen.

Ging es am Anfang noch überwiegend um „Handyverträge“, hat sich die Kooperation inzwischen auf weite Teile der Kommunikation und Vermittlung ausgebreitet, die Telekom ist ein sehr wichtiger Partner des Gewerbes bei der Digitalisierung geworden. Auch in seiner Verbandsarbeit und gewerbepolitisch unterstützt die Telekom massiv die Branche.

Die Telekom Deutschland möchte zur weiteren Intensivierung der Kooperation deshalb die Taxi- und Mietwagenbranche und deren Interessen näher beleuchten. Hierfür wurde eine Umfrage unter den Verbandsmitgliedern entwickelt, an der Sie hier

anonym teilnehmen können. Die Umfrage steht bis Ende Oktober 2019 offen. Es dauert rund sechs bis sieben Minuten. Fragen sind unter anderem: Wie häufig haben Sie mit dem Verband Berührungspunkte, z.B. indem Sie das Magazin oder den Newsletter lesen, die Website nutzen oder Veranstaltungen besuchen?



Wir bitten deshalb alle Verbandsmitglieder (auch Nichtkunden der Telekom) freundlich um Teilnahme!

www.fittkaumaass.com/fm0047109/umfrage.html?z=1

In stiller Trauer

Horst Schilling verstorben



Der Bundesverband Taxi und Mietwagen trauert um seinen ehemaligen Geschäftsführer Horst Schilling, der am Samstag, den 27. Juli 2019 im Alter von 66 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben ist. Rechtsanwalt Horst Schilling leitete nach dem BZP, dessen Geschäftsführer er von Juli 1983 bis August 1989 war, als geschäftsführendes Präsidialmitglied den Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen bis Ende 2018. Beide Positionen übte er mit großer Leidenschaft aus.

Der gebürtige Hesse und Vater von vier Kindern sowie Opa von fünf Enkelkindern war erst im ver-

gangenen Jahr in den Ruhestand gegangen.

Seine präzise, verbindliche Art, sein großer Erfahrungsschatz und seine ständige Innovationsbereitschaft haben über die gesamten beruflichen Jahre die Entwicklung der Verbände vorangetrieben. Er zeichnete sich durch eine hohe fachliche Kompetenz, Redegewandtheit und großes Verantwortungsbewusstsein aus und genoss allseits hohe Wertschätzung.

Horst Schilling war ein hochgeachteter Gewerbevertreter und ein zuverlässiger Gesprächspartner, der immer zu seinem Wort

stand. Die Verbände des Personenverkehrs verlieren mit Horst Schilling einen großartigen und sehr bekannten sowie beliebten Mitstreiter. Sein brillantes Fachwissen sowie seine großzügige, herzliche Art machten ihn zu einer einzigartigen Persönlichkeit.

Wir danken für sein großartiges Wirken und werden ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren. Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Frau sowie seiner Familie.

In stiller Trauer und dankbarer Erinnerung.

Thomas Grätz

Wolfgang Heidemann brannte fürs Taxi: Von 1989 bis 2003 war er Geschäftsführer der Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale (Bieta) und arbeitete in dieser Zeit auch intensiv im Bundesverband als Vorsitzender des Ausschusses Haushalt und Revision mit. Die Zentrale in Bielefeld wurde in seiner Amtszeit zu einem hochmodernen Unternehmen. „Den väterlichen Wagen übernahm Heidemann in Zeiten, als der Liter Diesel noch 68

Pfennige kostete. Es war der Anfang einer großen Taxi-Karriere“, schrieb die Neue Westfälische über ihn. Denn das Taxigeschäft war ihm quasi durch seinen Vater in die Wiege gelegt worden.

Eigentlich war Wolfgang Heidemann gelernter Groß- und Einzelhandelskaufmann. Aber das Taxi war seine Leidenschaft. Und die Beförderung der unterschiedlichsten Taxikunden in Bielefeld

lag ihm am Herzen. So handelte er mit der Stadt nach langen Gesprächen aus, dass die Fahrer der Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale auch die Busspur benutzen durften. Was eigentlich normal klingt, bedurfte langer Verhandlungen. Für das Buch „Hallo Taxi – Bielefelder Geschichten von A nach B“ schrieb er, Taxifahrer hätten in Bielefeld keine Lobby. „Die Stadt sollte uns das Leben nicht so schwer machen“, erinnerte er sich.

Wolfgang Heidemann lebt nicht mehr



Leopold Müllner ist tot



Im Alter von 78 Jahren ist ein Urgestein der österreichischen Taxi-Branche verstorben. Kommerzialrat Leopold Müllner war jahrelang der „Motor“ unseres Unternehmens, schreibt Taxi 40100 in seinem Nachruf. „Leopold Müllner hat unser Unternehmen zu dem gemacht, was es jetzt ist: 1971 übernahm er die Leitung der Zentrale und wurde in den Vorstand der V.Ö.T. (heute Taxi 40100) gewählt und schaffte es innerhalb von drei Jahren, den Wagenstand zu verdoppeln und die Auftragslage zu verdreifachen.“ Mit viel Engagement modernisierte er die Wiener Funkzentrale und setzte etwa die Einführung des elektronischen Kenngebers und eine Funk-

ordnung durch. Gerne erinnerte sich Müllner etwa an seine Idee, die Telefonwählscheibe als Werbeträger zu nutzen: „Dieses Telefon-Ringerl mit unserer Rufnummer 4369 wurde als Beilage zur Telefonrechnung versendet – mit enormen Erfolg.“

Als 1982 schwere wirtschaftliche Zeiten auf das Unternehmen zukamen und der Brief des Finanzamtes mit einem Pfändungstermin schon auf seinem Schreibtisch lag, machte er das, was er immer gemacht hat – er kämpfte wie ein Löwe für das Unternehmen und die Taxibranche. Er konnte den drohenden Untergang abwenden. Unter Federführung von Kommerzialrat Leopold Müllner wurde aus

der V.Ö.T. schließlich Taxi 40100; der Datenfunk wurde eingeführt, die Zentrale in der Pfarrgasse wurde gekauft und 2010 die Taxi 40100-App eingeführt. Erst im Februar 2019 wechselte Leopold Müllner von der Geschäftsführung in den Beirat.

Leo Müllner war viele Jahre in verschiedenen Funktionen sowohl in den Wirtschaftskammern Wien und Österreich für die Interessen und Anliegen der Taxibranche aktiv. Im Jahr 2002 wurde ihm vom damaligen österreichischen Bundespräsidenten Dr. Thomas Klestil der Berufstitel „Kommerzialrat“ verliehen. Auszeichnungen erhielt er auch für seine Verdienste um die gewerbliche Wirtschaft.

Mitgliederversammlung in Koblenz

Zitat

So kann man's auch sehen

Von Mark Twain kommt ein Ausspruch, der sich gut auf manchen Politiker (oder auch Kollegen?) anlegen lässt: „**Ge-töse beweist gar nichts. Eine Henne, die gerade ein Ei gelegt hat, gackert häufig so, als hätte sie einen Asteroiden gelegt.**“ Twain hieß bürgerlich eigentlich Samuel Langhorne Clemens (geboren am 30. November 1835 in Florida, Missouri; gestorben am 21. April 1910 in Redding, Connecticut) und war ein amerikanischer Schriftsteller. Er ist vor allem als Autor der Bücher über die Abenteuer von Tom Sawyer und Huckleberry Finn bekannt.



In jedem Jahr, wenn es keine Europäische Taximesse in Köln gibt, wechselt der Veranstaltungsort für die Mitgliederversammlung im Herbst. In diesem Jahr trifft sich die Branche in Koblenz, am 06. November 2019 im Mercure Hotel, Julius-Wegeler-Straße 4, D-56068 Koblenz, Rhein-Mosel-Halle. Der interne Teil der Mitgliederversammlung beginnt um 10.00 Uhr und wird bis etwa 13.00 Uhr dauern. Nach der Mittagspause findet der öffentliche Teil der Mitgliederversammlung statt und beginnt um 14.00 Uhr. Die Sitzung wird voraussichtlich bis gegen 17.00 Uhr dauern. Neben dem gewerbepolitischen Bericht wird die Vorstellung der neuen Kampagne „Bleib sicher. Fahr Taxi.“ im Mittelpunkt stehen. Report-Leser erfahren schon jetzt einige Einzelheiten auf Seite 10.

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

Spender im Juli 2019

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Filmpool
Taxi Center Ostbahnhof GmbH
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Spender im August 2019

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
x-filme Service
Taxi-Zentrale Nbg. Genossenschaft
Isar-Funk
Taxi Center Ostbahnhof
Ufa Fiction GmbH
Tobias Sandkühler
Pantelis Kefalianakis

Spender im September 2019

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Sven Hofmann - V8 Filmproduktion Dreh
Interessengem. Saarbrücker Taxiunternehmer

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

TAXIstiftung Deutschland IBAN **DE85 5019 0000 0000 3733 11**
Frankfurter Volksbank eG BIC **FFVBDEFF**

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die TAXIstiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

Denken Sie bitte daran: Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen – aber wir brauchen Sie!

Eine Schlacht ist fast gewonnen, der Krieg fängt aber erst an

Angebote wie Uber kämpfen gegen die Taxiunternehmer.
Deshalb müssen wir mit einer neuen Kampagne weiter Gas geben.
Gemeinsam.



Flyer, Broschüren, Bezüge für Kopfstützen oder Motive zur Fahrzeugbedruckung
findet Ihr unter www.shop.verlaesslich-ist-modern.de

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
wir befinden uns in einem Kampf David gegen Goliath. Goliath, das sind finanziell gesehen eindeutig Unternehmen wie beispielsweise Uber, Lyft, Free Now usw... Wie ungleich der Kampf ist, den wir führen, wollen wir Euch an Uber einmal demonstrieren:

Uber hat 2017 beinahe eine Million Euro für Lobbying auf EU-Ebene ausgegeben. Die Zahlen dürften heute noch höher liegen, dazu gibt das Unternehmen freiwillig keine Auskunft. Zu dem Lobbygeld kommen Ausgaben für klassische Werbung, letztes Jahr waren das bei Uber zum Beispiel allein 3,2 Millionen in Deutschland. Alle kennen die Werbemaßnahmen mit dem großen Banner in Tegel. Oder die Werbung in U- und S-Bahnen in den Großstädten. Auch online ist das Unternehmen sehr aggressiv unterwegs.

Und abseits vom Geld zieht Uber ebenso alle Register der Beeinflussung. Die Firma lässt sich, wie in den USA geschehen, lieber verklagen und zahlt Strafen, als

Transparenz über ihre Lobby-Methoden zu schaffen. Ihr Chef-Lobbyist in Deutschland ist ein ehemaliger Landtagsabgeordneter der FDP. Beraten wird Uber zudem von Kai Diekmann, dem ehemaligen Chefredakteur der Bild-Zeitung. Man muss sich das vor Augen halten, so arbeiten die Unternehmen, die uns massiv angreifen.

Das klingt jetzt erstmal ziemlich einschüchternd. Auf den zweiten Blick ist unsere Situation jedoch gar nicht so düster. Denn Unternehmen wie Uber haben vielleicht ein viel größeres Budget als unser Verband und unsere Zentren – und sie schrecken auch nicht vor unkoscheren Methoden zurück, aber wir haben etwas Besseres und das macht uns stark: tausende engagierte Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer sowie Taxifahrer und Taxifahrerinnen. Und dass die wertvoller sind als Ubers Hedgefond-Milliarden, haben wir ja schon gezeigt: Dank des Einsatzes von allen, einer starken Kampagne, mit Demos in allen Landeshauptstädten und einer Sternfahrt, die

Berlin lahmgelegt hat, können wir die Abschaffung der Rückkehrpflicht wahrscheinlich verhindern.

Aber selbst wenn uns das gelingt und danach sieht es für uns aus: Wir dürfen uns jetzt auf keinen Fall zurücklehnen.

Der Verband hat nicht die finanziellen Mittel, um sich mit gekaufter Werbung auch nur ansatzweise gegen Uber zu stemmen. Wer es aber kann, seid Ihr, die rund 20.000 deutschen Taxiunternehmerinnen und Unternehmer. Denn mit Euren rund 53.000 Taxis haben wir 53.000 mobile Werbeflächen für unsere Sache und damit 53.000 laute Stimmen, die die Politik nicht mehr überhören kann. Wenn alle mitmachen, kann selbst Uber einpacken.

Doch dafür brauchen wir die Unterstützung von allen. Zum Beispiel durch die Ausstattung Eurer Taxis mit den neuen Kampagnenmotiven, sei es auf dem Bezug einer Kopfstütze oder durch das Bekleben des ganzen Fahrzeugs. Das kann aber auch eine Spende an unseren Verband sein, mit der

wir die Kampagne finanzieren. Egal wie Ihr Euch einsetzen könnt, all das würde letztlich Euch zugutekommen. Schließlich sitzen wir alle im selben Boot.

Die neue Kampagne hat den Claim „Bleib sicher – Fahr Taxi“, die Kampagne spricht sehr deutlich aus, was uns von all den anderen Anbietern unterscheidet, nämlich: „Ortskundig, verlässlich, qualifiziert. Für Ihre Sicherheit gesetzlich garantiert.“

Wenn wir es schaffen, die Motive auf möglichst vielen Taxis zu zeigen, dann wird sich das auch durchsetzen! Wir sagen schon mal DANKE.

Bankverbindung:
Deutsche Bank AG
IBAN:
DE65 1007 0024 0052 4488 00
BIC: DEUTDE33
Verwendungszweck:
Spende zur Unterstützung
der Kampagne