

Geschäftsbericht 2018 / 2019



Bei der Einleitung für diesen Geschäftsbericht ist erst einmal eine Umbenennung festzuhalten: Den alten BZP gibt es nicht mehr, an seine Stelle ist der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. getreten. Der Verband blickt unter verschiedenen Namen auf eine über 70jährige Geschichte zurück. 1947 wurde die „Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V.“ gegründet. Die AGP blieb bis 1965 bestehen und wurde dann vom BZP (Bundeszentralverband der Personenverkehrsunternehmen mit Pkw e.V.) abgelöst. Die Benennung „Deutscher Taxi- und Mietwagenverband“ wurde 2000 beschlossen. Die Mitgliederversammlung votierte im März 2019 in Hamburg nun mit großer Mehrheit für die Umbenennung in Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. „Wir haben diesen neuen Namen vorgeschlagen, weil sich das Umfeld für Kommunikation rasant ändert. Botschaften müssen klarer werden“, sagte Verbandspräsident Michael Müller. Parallel dazu gab die Mitgliederversammlung grünes Licht für ein neues Logo. Es stellt die Rolle der individuellen Personenbeförderungen mit dem großen Schriftzug „Taxi“ in den Vordergrund. Gelb und schwarz sind die dominierenden Farben.

Wirtschaftliche Entwicklung in schwierigem Marktumfeld

Die zurückliegenden zwölf Monate waren von einer weitgehend stabilen wirtschaftlichen Entwicklung gekennzeichnet. Zum

Ende des Berichtszeitraumes droht eine Verschlechterung, deren Ausmaß noch nicht absehbar ist. Während Optimisten nur von einer konjunkturellen Delle sprechen, sehen Skeptiker ein Ende des langen Aufschwungs. Auslöser dafür sind unter anderem durch den US-Präsidenten Donald Trump ausgelöste Handelsstreitigkeiten, Strafzölle und die daraus resultierende tiefgreifende Wirtschaftsverunsicherung, zudem die Debatte um den Brexit und fehlende Fachkräfte in der Binnenwirtschaft. Im Großen und Ganzen war auch das Geschäft der deutschen Taxi- und Mietwagenbranche in den vergangenen Monaten weiterhin stabil. Die Branche hat die seit Januar 2015 geltenden Bestimmungen zum Mindestlohn unter großen Kraftanstrengungen gemeistert. Die Erhöhung zum 1. Januar 2019 von 8,84 Euro auf 9,19 Euro ist je nach Region mit mehr oder weniger großem Kraftaufwand bewältigt worden, auch die erneute Anhebung zum 1. Januar 2020 auf 9,35 Euro sollte so gestemmt werden können. Insgesamt setzt sich in der Branche der Trend zu kostendeckenderen Einsätzen fort. Fahrzeuge verbleiben auf dem Betriebshof, wenn keine Umsätze zu erwarten sind. Dadurch mehren sich im Gegenzug Berichte in der örtlichen Presse, dass Fahrgäste nicht mehr zu allen Zeiten sofort über einen Wagen verfügen können. Der Bundesverband erneuert daher seinen Appell an die Genehmigungsbehörden, zur Sicherung der Betriebspflicht in solchen Orten entweder Dienst-

Geschäftsbericht 2018 / 2019



pläne selbst aufzustellen oder aber über die örtliche Taxi-Ordnung eine lückenlose Nachtdienstbereitschaft, die auch in Kooperation mit anderen örtlichen Taxiunternehmen gewährleistet werden kann, vorzuschreiben.

In einem schwierigen Geschäftsumfeld entwickelt sich auch das Fahrtenaufkommen unterschiedlich. Der Markteintritt von Wettbewerbern wie Uber oder Free Now (früher mytaxi) führt in Städten wie in Berlin derzeit zu Rückgängen bei den Aufträgen zwischen 25 und 35 Prozent. Verschärft wird die Situation durch Dumpingangebote und Gutscheine von Wettbewerbern. Besonders unverständlich ist die Beteiligung von Betrieben des öffentlichen Rechts, wie der hauptstädtischen Nahverkehrsgesellschaft BVG, an Unternehmen wie BerlKönig, welche mit subventionierten Tarifen die Konkurrenzsituation befeuern. Derzeit sind besonders die großen Städte in Deutschland im Visier der neuen Mobilitätsanbieter, zu denen mit Volkswagen (Moia) und Daimler (Free Now) auch Autokonzerne gehören. Demgegenüber führen demografische Entwicklungen zu einem Umsatzplus für die Taxibranche. Mit steigendem Alter der Bundesbürger sind mehr Menschen auf ein Taxi angewiesen. Ihr Mobilitätsbedürfnis mit Fahrten zum Einkaufen oder zur medizinischen Betreuung dürfte in den nächsten Jahren noch zunehmen. Der Trend gegen die private Autonutzung in den Großstädten kann zur vermehrten Taxinutzung führen. Allerdings dürfte die Branche nur in geringerem Maße von diesem Trend profitieren, da mit Carsharing, ÖPNV und E-Bikes/E-Scootern weitere Wettbewerber am Markt sind. Abzuwarten bleibt, ob der Ruf nach verbilligten ÖPNV-Jahreskarten zum Preis von 365

Euro durchgesetzt wird und welche Auswirkungen sich daraus für die Mobilität ergeben. Ganz andere Probleme ergeben sich für die Beförderung in kleineren Städten und auf dem Lande. Die demografische Entwicklung mit dem Weggang vieler jüngerer Menschen in die Städte befördert den Rückzug von Bussen und Bahnen. Für diese Mobilitätsprobleme ist ein Allheilmittel bisher nicht gefunden worden. Hier scheint sich auch politisch der Gedanke zu festigen, dass Beförderungsangebote nur mit Subventionen machbar sind. Gedankenspiele dazu gibt es in vielen politischen Lagern, das ergaben diverse Gespräche des Bundesverbandes.

Geplante Änderungen im Personenbeförderungsgesetz

Der Bundesverband hat immer deutlich gemacht, dass er Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber steht. Einzige Prämissen: Die Branche muss faire Wettbewerbsbedingungen haben, der Verbraucher muss im Mittelpunkt stehen und Anpassungen dürfen nicht dazu führen, dass Mobilität zum Spielball von Profitinteressen wird. Diese Ansprüche wurden in unzähligen Treffen mit Politikern auf den verschiedenen Ebenen, mit Verbänden und mit der Wirtschaft immer wieder deutlich gemacht. In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung schon in der Überschrift „Einen neuen Aufbruch für Europa, eine neue Dynamik für Deutschland und einen neuen Zusammenhalt für unser Land“ versprochen. Und da heißt es: „Wir werden das Personenbeförderungsgesetz modernisieren und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technischen Entwicklungen anpassen. Neue plattformbasierte digitale Mobilitätsangebote brauchen eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung.“ Mittlerweile wurde auch durch Recherchen von "Report Mainz" für "Exklusiv im Ersten" bekannt, dass Uber fertige Textbausteine für ein neues Personenbeförderungsgesetz an Bundestagsabgeordnete geschickt haben soll. Jedenfalls sickerte im Februar ein sogenanntes Eckpunktepapier durch. Zum Zeitpunkt des Erscheinens war der Urheber noch unklar, allerdings wurde schnell deutlich, dass die Autoren im Bundesverkehrsministerium saßen. Das Papier steht beim Bundesverband zum Download. (<https://www.bzp.org/Content/>

Geschäftsbericht 2018 / 2019

MELDUNGEN/_doc/PBefG-Eckpunkte.PDF). Darin heißt es unter Punkt C, der Aufhebung des Poolingverbots für Mietwagen: Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG normierte Pflicht zur Anmietung im Ganzen aufgehoben. Damit wird Mietwagenunternehmen grundsätzlich auch die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Ebenso wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG enthaltene Vorgabe gestrichen, nach der der Ablauf der Fahrt vom Mieter bestimmt wird, um auch Algorithmusgesteuerte Streckenführungen zu ermöglichen. Gleich danach wird in Punkt D die Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen vorgeschlagen: Um unnötige Leerfahrten zu verhindern, wird die in § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG normierte Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben. Gleichzeitig erscheint es sinnvoll, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren. Daher kann Mietwagenunternehmen von den zuständigen Genehmigungsbehörden für bestimmte fahrgastreiche Bereiche ein sog. „Aufstellverbot“ auferlegt werden (alt.: positive Definition des „Lizenzgebietes“), um in diesen Bereichen die Kundensuche vor Ort zu verhindern.

Eckpunktepapier bestimmt die Diskussion

Wenn das Papier so Gesetz würde, wäre dies das Ende des Taxigewerbes. Nicht nur die 250.000 Beschäftigten in der Branche würden durch die Ungleichheit des Wettbewerbs ihre Jobs verlieren, sondern auch die Existenz ganzer Familien stünde auf dem Prüfstand. Fraglich, ob sie ohne Probleme in andere Jobs wechseln könnten. Der Schock über das Papier währte nur kurz und wich vielen Aktionen. Der Auftakt: eine Demonstration vor dem Bundesverkehrsministerium in Berlin. Innerhalb kürzester Zeit wurde die Kundgebung als „Fußgänger-Demo“ ohne Autos genehmigt und organisiert. In der Stadt wurden an den Halteplätzen Plakate geklebt, die auf die Demonstration hinweisen – und Hunderte waren gekommen. Rolf Feja von der Berliner Taxiinnung sagte an die Adresse von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Was glauben Sie denn, was wir können, wenn wir zwei Monate Zeit haben? Dann legen wir die ganze Republik lahm!“ Der Protest verhallte auch nicht ungehört. Scheuer bezeichnete das Eckpunktepapier als Diskussionsgrundlage, das Taxi sei für ihn existenzieller Bestandteil der Mobilität. Die Spitze des Bundesverbandes lud er

zu einem Gespräch ein, es fand wenige Tage nach der Demonstration statt. Allerdings war er nicht bereit, das Eckpunktepapier wieder zurückzunehmen. Bis zur Frühjahrstagung des Verbandes in Hamburg gab es nur eine kurze Mitteilung: „Wir haben die Gesamtheit erneut hier im Hause besprochen und uns auch mit den Koalitionsfraktionen kurz ausgetauscht. Unser Eckpunktepapier wurde als Diskussionspapier erstellt, um zu einer Meinungsbildung mit den Koalitionsfraktionen zu kommen. Die Fraktionen haben jetzt zunächst gebeten, unseren Entwurf mit den Verbänden zu besprechen.“ Verbandspräsident Müller zeigte sich dementsprechend enttäuscht und kündigte an: „Für uns heißt das, wir werden unsere Stimme weiter erheben. Lauter und deutlicher als bisher! Der bundesweite Aktionstag am 10. April und weitere Protestaktionen werden stattfinden“.



Demonstrationen in ganz Deutschland

Frühjahr und Sommer wurden bestimmt von lautstarken Protesten, die auch eine große Resonanz in den Medien fanden und damit die Botschaft des Taxigewerbes transportierten. Das Personenbeförderungsgesetz ist aktiver Verbraucherschutz, die Mobilität darf nicht den Profitinteressen großer Konzerne geopfert werden. Bereits vor dem großen Aktionstag des Taxigewerbes am 10. April fanden Kundgebungen in Bayern und in Hannover statt. In zahlreichen bayerischen Großstädten legten die Taxifahrer am 13. März ihre Arbeit nieder. Vor der Staatskanzlei wurde protestiert, viele Zentralen stellten die Vermittlung ein. Die Argumente:

Geschäftsbericht 2018 / 2019



Ohne Rückkehrpflicht stehen Uber und Taxi nebeneinander, der eine mit Dumpingtarifen, der andere mit dem von den Behörden genehmigten Tarif. So kann das Taxigewerbe nicht überleben. Zudem sei es nicht zu verstehen, dass eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ausgerechnet diejenigen schützen will, die hierzulande keine Steuern zahlen und Mitarbeiter mit Löhnen weit unter dem Mindestlohn ausbeuten. Das gleiche Bild, die gleichen Argumenten waren dann zwei Wochen später in Hannover zu hören. „Wir wollen keine Sonderbehandlung, wir wollen nur, dass alle die gleichen Chancen bekommen“, so die immer wieder gehörte Meinung.

Der 10. April dürfte in die Geschichtsbücher eingehen. Die Taxiproteste, die an diesem Tag deutschlandweit stattfanden, haben die Stärke des Gewerbes deutlich gemacht. Ein schlichtes „Durchwinken“ der Änderungen im Personenbeförderungsgesetz im Sinne neuer Anbieter sind mit der Branche nicht zu machen. In Dresden, Düsseldorf, Köln, München, Stuttgart, Hamburg, Wiesbaden und in vielen anderen Städten gingen Kolleginnen und Kollegen aus der Branche auf die Straße. Die größte Demonstration mit über 6.500 Taxen fand in Berlin statt, unterstützt von Fahrern aus Sachsen, aus Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Mit einer Sternfahrt sollte es zum Brandenburger Tor gehen, aber im Stau blieben noch viele weitere Fahrzeuge stecken. Am Flughafen Tegel ging nichts mehr. Dennoch war die Kulisse beeindruckend, zwischen Präsident Michael Müller und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer entwickelte sich ein längerer Dialog. Den kompletten Film dazu haben wir auf unserer Facebookseite veröffentlicht. Am Ende war der Minister aber nicht zu Zugeständnissen bereit, dennoch wurde deutlich: Die Branche wird weiter kämpfen. Auch das Medienecho war gewaltig. Doch es ging nicht nur um die reine Präsentation in Zeitungen und TV. Es konnte auch die Botschaft vermittelt werden, warum die Proteste notwendig sind und weiter gehen werden. „Taxifahrer demonstrieren bundesweit gegen Reformpläne Scheuers“ schrieb beispielsweise die französische Nachrichtenagentur afp in ihrem deutschsprachigen Dienst und viele Zeitungen wie die „Welt“ übernahmen dies. Die Hamburger Morgenpost, die Kölnische Rundschau, die Süddeutsche Zeitung, die Frankfurter Allgemeine Zeitung, die Rheinische Post, die BILD berichteten ausführlich. Kaum eine Zeitung, die sich nicht mit den

Geschäftsbericht 2018 / 2019

Taxiprotesten beschäftigte. Am Abend flimmerte das Thema Taxi in den Nachrichtensendungen über die Bildschirme. Sowohl in den lokalen TV-Stationen als auch in den großen Nachrichtensendungen von RTL, ARD und ZDF wurde berichtet. Auch dpa-Video und Reuters TV hatten sich des Themas angenommen. Zudem spiegeln die sozialen Medien wie Facebook, Twitter und Instagram die Proteste ausführlich und aus unterschiedlichen Blickwinkeln wider.

.... und bundesweite Mahnwachen

Der nächste Paukenschlag folgte im Frühsommer mit der „Scheuerwehr“-Tour durch 16 Bundesländer. Denn bei der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes muss der Bundesrat zustimmen, die Verantwortlichen in der Länderkammer sollten so aus erster Hand erfahren, welche Konsequenzen die Scheuer-Pläne für ihr Land haben. Und das hatte dem Taxigewerbe niemand zuge-
traut. Ideenreich wie nachdrücklich wurde der Protest vor den Staatskanzleien und Länderparlamenten gestaltet, in nur wenigen Bundesländern wurde der Protest von den regierenden Politikern mit Abwesenheit bedacht. Viele andere dagegen stellten sich demonstrativ auf die Seite des Taxigewerbes. Begleitet von großer Resonanz der Medien wurde am Dienstag nach Pfingsten das erste Mal demonstriert. Auf dem Alten Markt, direkt vor dem Brandenburger Landtag und mitten in Potsdam. „Die geplanten Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes würden das Aus für das Taxigewerbe bedeuten“, betonte Michael Müller. „Deshalb



richten wir diese Mahnwachen in allen Bundesländern ein, um darauf hinzuweisen, welche Gefahren für bezahlbare Mobilität in Stadt und Land drohen“. Für die Landesregierung von Brandenburg sagte die Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Ines Jesse: Klar müsse das Personenbeförderungsgesetz geändert werden. „Die Jugend ist nicht mehr so unterwegs, wie wir einmal unterwegs waren. Die Digitalisierung bringt neue Techniken. Darum muss das PBefG angepasst werden. Aber es muss eben richtig angepasst werden.“ Ein fairer Wettbewerb sei mit dem Eckpunktepapier nicht möglich. Besonders die Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen und des bisherigen Pooling-Verbots sehe man darum sehr kritisch, so die Position Brandenburgs.

Die nächsten Stationen der Mahnwachen-Tour waren Schwerin, Kiel, Hamburg und Bremen. Das Taxigewerbe machte immer wieder deutlich: Wir sind moderner als viele glauben. Innovationen haben wir schon viel eher umgesetzt. Beispielsweise bei der Vermittlung von Fahrten per App, die längst Alltag ist - früher als alle anderen Mitbewerber. Politiker von Linkspartei und SPD zeigten auf den Stationen im Norden viel Verständnis für das Taxigewerbe und befürchten, dass Scheinselbstständigkeit auch in dieser Branche Einzug hält. Die Folgen dieser prekären Arbeitsverhältnisse wie geringe Löhne und fehlende Rentenabsicherung müssten verhindert werden. In Bremen sprach der Landeschef zu den Demonstranten, Bürgermeister Carsten Sieling kam zur Mahnwache und stellte sich deutlich auf die Seite des Gewerbes: „Die Parole Scheuerwehr ist gut. In der Republik muss es mehr Scheuerwehr geben.“ Bei der Mahnwache in Wiesbaden sagte Hessens Vize-Regierungschef Tarek Al-Wazir, zugleich grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister: Das Taxi gehört klar zum Öffentlichen Personennahverkehr. Dabei könne das Anruf-Sammel-Taxi eine Alternative sein. Konkreter wollte der Minister nicht werden. Diese Zusammenfassung kann keinen Überblick über die gesamte Tour geben, darum seien stellvertretend nur zwei Ereignisse noch genannt. In Dresden setzte das Taxigewerbe ein besonderes Zeichen. Mit

Geschäftsbericht 2018 / 2019



einem schwarzen Sarg, einem Taxischild und der Aufschrift „Vom Aussterben bedroht“ wurde auf die Konsequenzen des Eckpunktepapiers hingewiesen. Und in Saarbrücken folgte ein kraftvoller und engagierter Auftritt der Vorsitzenden der Verkehrskonferenz, Anke Rehlinger, bei der Mahnwache des Gewerbes. Sie sagte, Veränderungen bei der Mobilität werden kommen. Aber: „Ich bin sehr dafür, dass wir das chancenorientiert für Nutzerinnen und Nutzer machen, aber auch fair für diejenigen, die für die Mobilität zu sorgen haben“. Das Taxigewerbe sei ein Baustein der Mobilität, der Mobilität für alle im digitalen Zeitalter! „Für faire Chancen werde ich mich einsetzen. Natürlich wird es Veränderungen geben, die die Digitalisierung bietet. Aber es darf nicht so sein, dass einige wenige Wettbewerber alles dürfen und nichts müssen. Und Sie, das Taxigewerbe, müssen alles und dürfen wenig. Das ist kein fairer Wettbewerb“, betonte Ministerin Rehlinger (SPD). Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle die Unterstützung der Tour durch Rolf Feja von der Berliner Taxiinnung, der den zum Sonderpreis von der Firma Taxi Rent zur Verfügung gestellten VW Bully rund 6.000 Kilometer sicher von Ort zu Ort steuerte. „Es hat sich überall gelohnt“, sagte Feja danach. „Viele Politiker haben durch uns begriffen, welchen Stellenwert das Taxi hat.“

Aktionen über den Sommer

Der Bundesverband hatte seine Mitglieder gebeten, während der Sommerpause das direkte Gespräch mit den Abgeordneten in den Wahlkreisen zu suchen. Ziel: Direkt vor Ort sollen die Mitglie-

der des Bundestages und der Länderparlamente erfahren, was die Umsetzung der Scheuerpläne konkret vor Ort bedeuten würde. Ein Beispiel sei an dieser Stelle erwähnt: Fünf Kollegen aus Frankfurt luden Ulli Nissen (MdB, SPD) zu einer Beobachtungsfahrt durch die Mainmetropole ein. Mehrere Gesetzesverstöße wurden dabei registriert. „Das ist kein Mietwagen-Unternehmen mehr, sondern wildes Taxifahren“, wird die Abgeordnete von Journal-Frankfurt.de zitiert. Und weiter: „Das ist bestimmt schwer zu ertragen, diese dauerhaften Rechtsbrüche mit anzusehen und auch noch zu wissen, dass damit gerade Geld verdient wird“. Parallel zu diesen Terminen setzte auch der Bundesverband seine Gespräche auf allen Ebenen fort, beispielsweise mit dem Verkehrsminister von NRW, Hendrik Wüst (CDU). Das Thema auch hier: Wie kann eine PBefG-Novelle aussehen, die moderne Angebote zulässt ohne dabei den ÖPNV und die Daseinsvorsorge zu kannelisieren? Mit Ende der Sommerpause nahm die Zahl dieser Gespräche und Debatten kontinuierlich zu, immer mit dem Ziel, der Politik die Konsequenzen aus den Scheuer-Plänen zu erläutern und eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einseitig zuungunsten der Branche zu verhindern. Mit dem Umzug des Bundesverbandes von Frankfurt nach Berlin haben sich auch viele neue Kommunikationsmöglichkeiten ergeben. Die ersten Monate an der Spree belegten dies deutlich. Zahlreiche Foren finden mit Beteiligung der Taxibranche statt. Zudem ist der Bundesverband selbst Gastgeber. Zur Einweihung der neuen Büros in der Dorotheenstraße (durch die Aktionen rund um die Veröffentlichung des Eckpunktepapiers hatte sich der Termin bis in den Juni verschoben) war das politische Berlin zahlreich vertreten. Selbst der Bundesverkehrsminister war dabei. „Wir sind doch ständig im Gespräch“, meinte Andreas Scheuer und betonte, er habe die Belange der Taxibranche im Blick. Ulli Nissen, SPD-Abgeordnete aus Frankfurt/Main, nahm zusammen mit Michael Donth (CDU/CSU-Fraktion) und Andreas Wagner (Die Linke) die neuen Büros in Augenschein und postete anschließend: „Eine Liberalisierung des Taxigewerbes ist sozial- und umweltpolitischer Unsinn“.

Ein besonderes Geburtstagsgeschenk für den Bundesverkehrsminister

Am 26. September 2019 startete der Bundesverband seine hoch-

Geschäftsbericht 2018 / 2019

karätige „Fernlicht-Veranstaltung“ - Taxi Driving Innovation. Der Hintergrund: Die Welt der Mobilität ist im Wandel, keiner kann diesen Wandel allein gestalten. Wir brauchen ein Miteinander, kein Gegeneinander. Es ist Aufgabe der Taxi- und Mietwagenbranche, diesen Wandel aktiv mitzugestalten. Neben der Mobilität in Ballungsräumen wurde die Frage diskutiert: Wie sieht es auf dem Land aus? Brauchen wir Mobilität „an jeder Milchkanne“? Nahverkehrsverbände und Unternehmen berichteten aus ihren Erfahrungen. Die Veranstaltung am 26. September in Berlin war zugleich unser „Geschenk“ an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zu seinem 45. Geburtstag, den er an diesem Tag feierte. Denn: Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Deutschland stellt sich nicht gegen Veränderungen. Wir gehen mit der Zeit, das zeigt auch die Kampagne „Verlässlich ist modern“. Verlässlichkeit zeichnet das Gewerbe aus. Wir fahren für alle Menschen, wir befördern Senioren wie Manager, Schüler wie Behinderte, Kranke und Nachtschwärmer. Dies geschieht zu festen Tarifen, die von den Behörden festgelegt werden. Damit kostet die Fahrt bei einem Wolkenbruch, nach Konzerten oder in der Silvesternacht den gleichen Preis wie an einem normalen Dienstagmorgen. Und schließlich: Wir haben unsere eigenen Fahrzeuge. Das Gewerbe ist von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt. Konzerne, die ohne ein einziges eigenes Auto nur mit der Vermittlung Geld verdienen wollen, sind kein Gewinn für die Beförderung des Einzelnen. Denn was er vielleicht am Anfang sparen könnte, zahlt er am Ende doppelt und dreifach wieder drauf! Aber wir zeigen nicht nur das Gewerbe für den Verbraucher. Wir zeigen



auch die Menschen, die im Gewerbe arbeiten. Mit dem Selfiegenerator haben sich mittlerweile viele Kolleginnen und Kollegen selbst abgelichtet und begründet, warum für sie das Taxi wichtig ist. Sonja bezahlt mit ihren Taxieinnahmen ihre Brötchen, Versicherungen, Miete, Kranken- und Rentenversicherung. „Freiheit und Flexibilität bei der Arbeit“, sagt Arif, seit 4 Jahren Taxifahrer, über seinen Job. Christian, seit 36 Jahren im Gewerbe, beschreibt die Geschäftsmodelle und sagt „Gewinne unterhalb des Taxitarifs zu erwirtschaften, ist nicht möglich“. Und Anita, seit 26 Jahren hinter dem Taxi-Lenkrad, betont: „Taxifahren bedeutet Empathie, zuhören können und manchmal auch Lebenshilfe“. Viele weitere Beispiele gibt es unter https://www.verlaesslich-ist-modern.de/user_images/.

Grundlegende Gerichtsentscheidungen

Neben den Aktivitäten des Bundesverbandes gab es in den zurückliegenden zwölf Monaten eine juristische Grundsatzentscheidung. Kurz vor Weihnachten 2018 urteilte der Bundesgerichtshof: Uber Black ist unzulässig. Für uns macht es keinen Unterschied, ob das Unternehmen nun schwarz, weiß oder purpurfarben im Namen trägt. Unlauterer Wettbewerb aufgrund eines Verstoßes gegen das Personenbeförderungsgesetz, so sahen es die Karlsruher Richter. Auch wenn Uber Black inzwischen eingestellt ist, werden in Wildwestmanier weiter die für das Mietwagengeschäft vorgeschriebenen Regeln schlichtweg ignoriert. Dennoch ist das von dem Berliner Taxiunternehmer Richard Leipold mit Unterstützung des Bundesverbandes erstrittene Urteil des höchsten deutschen Gerichts wichtig. Die Personenbeförderung darf nicht dem Spiel freier Kräfte des Marktes überlassen werden, das haben die Rich-

Geschäftsbericht 2018 / 2019

ter klargestellt. Das Gericht verwies dabei noch einmal auf eine ältere Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts. Danach ist der Schutz des Taxiverkehrs im PBefG verfassungsgemäß. Der BGH hatte nun prüfen müssen, ob sich die Verhältnisse durch neue Angebote wie Mitfahrdienste oder Carsharing grundsätzlich geändert hätten. Dies ist nicht der Fall, so der Bundesgerichtshof. Deshalb seine eminent wichtigen Feststellungen:

1. Nach § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG ist die unmittelbare Annahme von Beförderungsaufträgen durch Fahrer von Mietwagen unabhängig davon unzulässig, ob die Auftragserteilung durch die Fahrgäste selbst oder für sie handelnde Vermittler erfolgt.
2. Das Verbot der Smartphone-Applikation "UBER Black" in der beanstandeten Ausgestaltung ist mit den Vorschriften zur Dienstleistungsfreiheit des Europäischen Rechts vereinbar.
3. Ist ein mittels einer Smartphone-Applikation erbrachter Vermittlungsdienst integraler Bestandteil einer hauptsächlich aus einer Verkehrsdienstleistung bestehenden Gesamtdienstleistung, handelt es sich um eine Verkehrsdienstleistung.

Beim Fiskaltaxameter fehlt weiterhin Verfahrenssicherheit

Rein faktisch hat die Auseinandersetzung um die Positionen des BMVI-Papiers das Thema Fiskaltaxameter in den Hintergrund gedrängt, die Unternehmen stehen bei diesem praktisch ausgesprochen brennenden Thema im Regen. Auch wenn nach Ansicht des Verbandes im Moment unverändert keine ausreichende gesetzli-



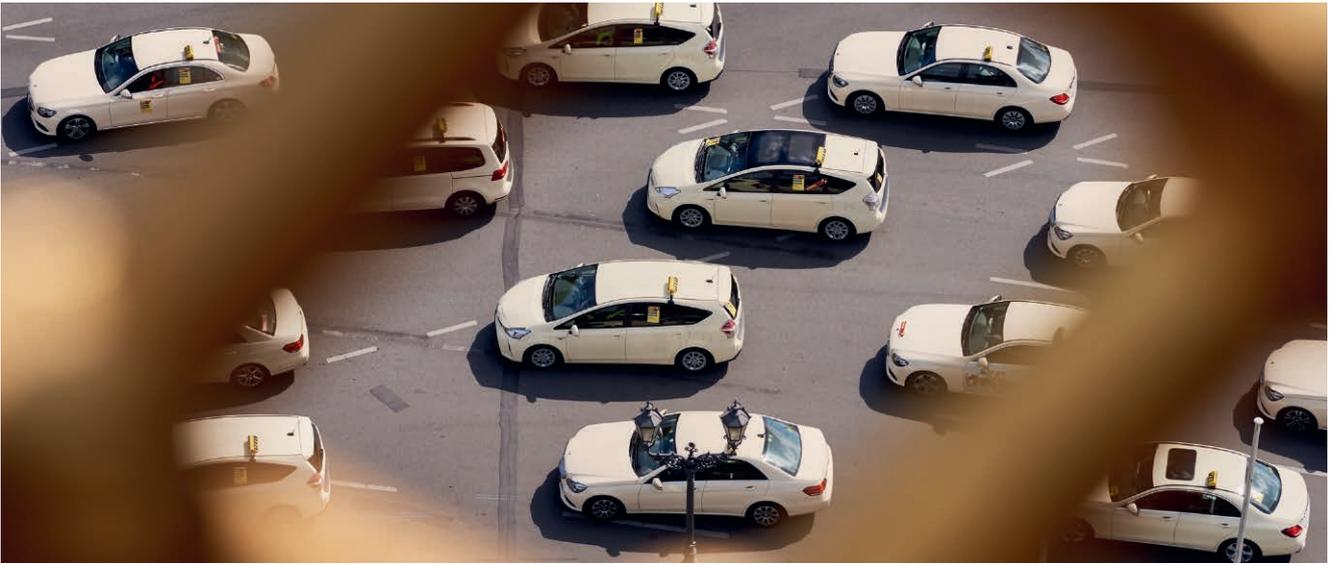
che Ermächtigung dafür besteht, verlangen nicht nur in Hamburg, sondern auch in Berlin und anderenorts die Genehmigungsbehörden den Einsatz des Fiskaltaximeters bei den Unternehmen. Ziel des Verbandes ist es also weiterhin, dass diese rechtssichere Ermächtigung geschaffen und den Unternehmen damit auch die notwendige Verfahrenssicherheit vermittelt wird. Eine Novelle der sogenannten Kassensicherungsverordnung soll nach dichter werdenden politischen Äußerungen in dieser Legislaturperiode zwar angepackt werden, im Unterscheid zu den bisherigen Verlautbarungen soll aber nicht etwa das Fiskaltaxameter angepackt werden, sondern erstmal müssen die deutlich gewordenen Fehlentwicklungen der Verordnung bei den Einzelhandelskassen repariert werden. Überraschend wichtig ist für den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., dass jedenfalls bei der nachfolgenden Novelle nicht nur Taxameter, sondern auch Wegstreckenzähler einbezogen werden. Denn nur so lässt sich verhindern, dass die ganze, letztlich positive Entwicklung konterkariert wird und eine „Flucht in den Mietwagen“ stattfindet.

Enge Verbindung mit den Partnern des Gewerbes gepflegt

Auch 2018/2019 hat der Bundesverband eine intensive Zusammenarbeit mit den Partnern des Gewerbes gepflegt: die Rahmenverträge des Bundesverbandes mit ARAL und Total, welche spürbare Vergünstigungen bieten, werden unverändert stark nachgefragt, ähnliches gilt bei Orlen- bzw. Star-Tankstellen. Ebenfalls wird die novofleet-Flottenkarte, mit der die Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes bei den Discountmarken günstiger tanken können, kräftig in Anspruch genommen. Neben der „klassischen“ A.T.U-Card, mit der alle Reparaturen und Einkäufe in den über 560 A.T.U-Filialen bargeldlos erfolgen, kann auch eine spezielle Rabattkarte für Barzahlungen ausgestellt werden. Die Taxigarantie-Versicherung der mobile GARANTIE Deutschland GmbH schützt den beim Verband organisierten Unternehmer zum Sonderpreis auch nach Ablauf der Herstellergarantie vor unliebsamen Überraschungen durch eventuell auftretende Schäden an seinen Fahrzeugen. Die wichtigsten technischen Baugruppentteile von Taxis und Mietwagen sind im Rahmen einer Neuwagenanschlussgarantie oder Gebrauchtwagenangarantie versicherbar.

Mercedes hat einige Aktionen gestartet, die eine Menge Wider-

Geschäftsbericht 2018 / 2019



hall im Gewerbe gefunden haben. Auch die Nr. 2 im Markt gibt mit den unverändert gut im Gewerbe vertretenen Volkswagen Touran-, Sharan- und Passat-Modellen ordentlich Gas, die Nutzfahrzeugtochter im Konzern hat mit dem Caddy eine Erdgas-Variante im Angebot und wird nicht nur deshalb in der Branche hochgeschätzt. Ford bietet dem Gewerbe durch seinen spezialisierten und bundesweit liefernden Händler Auto-Fiegl über den Bundesverband regelmäßig branchenzugeschnittene Angebote. Die Telekom hat über ihr spezielles Verbändebetreuungsteam unverändert große Erfolge mit ihren günstigen Tarifen für M2M, also Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, die als Besonderheit nicht nur die Datenkommunikation, sondern auch einen ins Fahrzeug eingehenden Sprachkanal hat. Auch der Taxi-Button wird vom Gewerbe gut angenommen. Auch ansonsten ist das TaxiTeam des Telekommunikationsunternehmens ein allzeitbereiter Partner für alle Anforderungen des Gewerbes und bietet jede Menge Vorteile. Nicht zuletzt ist die Telekom Partner und großer Unterstützer bei den Innovationsveranstaltungen des Bundesverbandes.

Die Firma Volvo ist (wieder) dem Bundesverband beigetreten, nicht nur dass die originären Volvo-Fahrzeuge wieder dem Gewerbe offensiv angeboten werden, auch das von der Mutter Geely neu herausgebrachte LEVC-Elektro London Cab soll vom Gewerbe aufgenommen werden und wird von Volvo betreut. Damit sind nun

im Herbst des Jahres 2019 exakt 54 Organisationen des Taxi- und Mietwagengewerbes entweder als Landes- bzw. Regionalverband oder aber als Taxizentrale engere Mitglieder des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen. Dazu kommen 23 Firmen aus dem Bereich der Fahrzeug-Industrie, Softwarehäuser, Taxizubehör-Industrie, Versicherungswirtschaft sowie Bezahlssysteme-Industrie, welche als außerordentliche Mitglieder die Arbeit des Bundesverbandes unterstützen.

Fazit:

Diese Darstellung der Tätigkeit der Interessenorganisation des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen ist umfangreich, trotzdem reißt sie nur an, welche Ergebnisse mit den vielen Initiativen und Tätigkeiten des Präsidiums, Vorstandes und der Geschäftsführung sowie der Fachausschüsse im Zusammenwirken mit den Mitgliedsorganisationen erzielt wurden. Die vielen Einzelanfragen, die Herstellung einer Vielzahl von persönlichen Kontakten zu Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung und Industrie, die Bearbeitung von zahlreichen Medienanfragen, die Initiierung von eigenen Projekten wie auch die Prüfung von Konzepten der Industrie können schon aus Platzmangel nicht alle dargestellt werden, aber auch diese in ihrer Gesamtheit sehr wichtigen Tätigkeiten sind vom Bundesverbandes Taxi und Mietwagen in den Geschäfts-

Geschäftsbericht 2018 / 2019

jahren 2018 und 2019 erfolgreich bewältigt worden. Auch organisatorisch ist einiges geleistet worden bzw. steht noch bevor. Mit dem Umzug von Frankfurt nach Berlin bezog der Verband ab November 2018 neue Geschäftsstellenräume, die in der Folgezeit neu eingerichtet wurden und auch die Organisation des Büros ist dann erfolgreich und effizient inklusive teilweise der Einstellung neuer Mitarbeiter strukturiert worden. Der Sitz der Geschäftsstelle lautet 10117 Berlin, Dorotheenstraße 37.

Die derzeitige wirtschaftliche Situation ist ordentlich, der gesetzliche Mindestlohn hat einige strukturelle Änderungen in der Taxi- und Mietwagenbranche erbracht, aber keine wirklichen Verwerfungen hervorgebracht. Probleme wie Betriebspflichterfüllung sind mancherorts noch zu lösen. Gesteigerte Aufzeichnungs- und Speicherpflichten über den Taxameter werden in nächster Zeit viele in der Branche weiter beschäftigen, politisch ist weiterhin die Aufgabenstellung offen, hundertprozentige Verfahrenssicherheit wie einigermaßen vergleichbare Verpflichtungen auch für die Mietwagenwegstreckenzähler herzustellen. Auch die generellen Herausforderungen der Digitalisierung des alltäglichen Lebens können auch ohne die wie auch immer genannten Über-Produkte auf die Betriebe einwirken. Die Moia's und Free Nows werden noch manchem Unternehmen Kopfschmerzen bereiten, die Taxizentralen und -unternehmen sind ungeachtet dessen vielerorts schon auf einem sehr fortgeschrittenen digitalen Weg. Gerade in dieser Situation sollten aber diese, vor allem auch die bisher unorganisierten Unternehmer nicht zuletzt anhand dieses Geschäftsberichts nachprüfen, was der Spitzenverband und seine Mitgliedorganisationen alles geleistet haben. Die bereits organisierten Unternehmer werden feststellen, dass sie nicht nur gewerbepolitisch, sondern auch handfest wirtschaftlich profitiert haben. Aber auch der Unorganisierte wird feststellen, dass er an der Verbandsarbeit partizipiert hat, also auch dann, wenn er gar nicht selbst in den Verbänden und sonstigen Gewerbeorganisationen mitgearbeitet hat. Deshalb eine sehr ernst gemeinte Aufforderung: Denken Sie mit, diskutieren Sie mit, arbeiten Sie mit! Jede weitere Unterstützung wird zu einer Stärkung der Schlagkraft des gesamten Gewerbes führen. Das braucht der Verband, das braucht das Gewerbe, das brauchen Sie selbst auch für Ihr Unternehmen – einen von der ganzen Branche getragenen Bundesverband.

