

# »Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge, sondern Grundlage unseres Wohlstands.«

Eberhard von Kuenheim, von 1970 bis 1993 Vorstandsvorsitzender von BMW

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

Man soll sich mit Superlativen zurückhalten. Es gibt Jahre, die sind mehr oder weniger turbulent. Dennoch drängt sich der Superlativ auf: Es war zumindest eines der turbulentesten Jahre in der über 70jährigen Geschichte des Verbandes. Eine solche Pandemie wie Corona mit all den wirtschaftlichen Folgen für das Taxi- und Mietwagengewerbe hat es noch nicht gegeben. Eine Krise, die viele Existenzen bedroht und weiter bedrohen wird. Denn zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Geschäftsberichts sind die Folgen von Covid 19 noch nicht zu erkennen. Droht uns ein kompletter wirtschaftlicher Kollaps oder sind die Folgen einigermaßen überschaubar? Wir wissen es derzeit nicht und haben deshalb ein Zitat des früheren BMW-Chefs von Kuenheim diesem Bericht vorangestellt. Denn ohne Mobilität ist eine wirtschaftliche Erholung undenkbar. Dies sollten auch diejenigen berücksichtigen, die bei allen Corona-Hilfen die Hürden so aufgebaut haben, dass sie für das Taxi- und Mietwagengewerbe kaum zu nehmen sind.

### **Koblenz: Wechsel in der Geschäftsführung**

Dieser Rückblick muss im November 2019 beginnen. In Koblenz wurde der Wechsel in der Geschäftsführung von den Mitgliedern bestätigt, mit einem 100-Prozent-Ergebnis wurde Michael Oppermann als Nachfolger von Thomas Grätz gewählt.

Der hatte die Geschäfte des Verbandes fast 29 Jahre geführt. Michael Oppermann sagte vor den Delegierten: „Die Branche steht vor gewaltigen Herausforderungen. Neue Anbieter drängen mit Riesenbudgets und Dumpingpreisen auf den Markt. Mobilität droht zum Spielball von Profitinteressen zu werden. Wir werden mit viel Herzblut, Engagement und Ausdauer weiter dafür kämpfen, dass für alle die gleichen Regeln gelten. Ich freue mich über das Vertrauen, das mir die Mitglieder des Verbandes ausgesprochen haben. Wir haben keine Zeit zu verlieren, packen wir die kommenden Aufgaben gemeinsam an“. Zugleich sprach sich die Herbsttagung des Verbandes für Herwig Kollar als neues Mitglied des Präsidiums aus, seinen bisherigen Platz im Vorstand nahm Dennis Klusmeier ein.

### **Findungskommission soll Vorschläge erarbeiten**

Unterdessen hatte auch die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eingesetzte Findungskommission ihre Arbeit aufgenommen. Ein lockeres Gremium mit Politikern aus fünf Parteien. Man darf darüber spekulieren, warum der Bundesverkehrsminister diesen Weg gegangen ist, eigentlich wäre ein Referentenentwurf zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes der naheliegende Schritt gewesen. Allerdings hatte Scheuer nach dem Durchsickern seines Eckpunktepapiers so

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

sehr der Wind ins Gesicht geblasen, dass er diesen Weg für den richtigen hielt. Minister sowie Parlamentarier aus Regierungsfractionen und Opposition von Bund und Ländern sollten daher ihre Vorschläge unterbreiten und diskutieren. Vor allem die Ideen zur Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen und zum Wegfall des bisherigen Verbots der Einzelplatzvermietung stießen im Taxigewerbe auf massiven Protest. In der Einladung war dann auch von einem „breiten Konsens“ die Rede, der erzielt werden sollte. Der Bundesverband hatte während der über einjährigen Gespräche der Findungskommission stets betont, es gehe um eine neue Mobilitätsordnung – also um Mobilität und Ordnung. Deshalb müsse der Rahmen so gestaltet werden, dass alle Marktteilnehmer zu gleichen Bedingungen operieren. Bei der Mobilität selbst, bei der Sicherheit der Fahrzeuge, bei den zu entrichtenden Steuern und Sozialabgaben, bei den Standards für die Qualifikation.

Am Ende, im Sommer 2020, kam aus den Debatten der Findungskommission ein Kompromiss, der bei vielen Beteiligten auf wenig Gegenliebe stieß. „11 Eckpunkte, die das PBefG auf den Stand der Zeit bringen“, war das Papier überschrieben. Einstimmig beschlossen wurde es nicht. Wenig überraschend kommentierte die Vize-Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Daniela Kluckert, dass von der Idee im Koalitionsvertrag in dem nun beschlossenen Papier wenig enthalten sei. Startups und private Unternehmen hätten schlechtere Startbedingungen. Allerdings hatte die FDP-Politikerin diese Meinung ziemlich exklusiv. Aus dem Verkehrsministerium wurde das Papier der Findungskommission mit überschwänglicher Freude begrüßt: „Wir haben heute einen breiten Konsens zur Modernisierung der Personenbeförderung erreicht. Gemeinsam wollen wir neue digitale Mobilitätsangebote wie Poolingmodelle ermöglichen und voranbringen, wollen die Menschen in der Stadt und auf dem Land mobiler machen. Dabei sind uns fairer Wettbewerb und Standards wichtig. Alle Anbieter und Nutzer sollen einen Mehrwert haben. Die Kommunen sollen Instrumente an die Hand bekommen, mit denen sie dies vor Ort wirksam steuern können. Wir werden nun zügig einen Gesetzentwurf ausarbeiten. Das ist der Auftrag. Danke für das intensive und konstruktive Arbeiten.“

CDU/CSU, SPD und Grüne konnten sich auf die Grundsätze verständigen. Die FDP-Bundestagsfraktion war dazu nicht bereit“, wurde Minister Scheuer zitiert.

Der Bundesverband nahm ausführlich Stellung zu dem Papier.



### **Bundesverband kritisiert Papier der Findungskommission**

Die Verbandsspitze bewertete die Ergebnisse der Findungskommission schlichtweg als „enttäuschend“. Eine neue und faire Mobilitätsordnung habe die Findungskommission leider nicht auf den Weg gebracht und die Chance auf eine gute und breit getragene Vision für die Mobilität vertan. „Das Taxi-Gewerbe mit seiner über 120jährigen Erfahrung steht weiterhin bereit, denn die Antworten zur Mobilität in Stadt und Land von morgen sind leider weiter offen“, kritisierte Michael Oppermann. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen werde nur dem Namen nach erhalten. Eine Frist zur Vorbestellung von Mietwagen hätte für beide Seiten Klarheit geschaffen. Aber die Rückkehrpflicht werde mit diesen Plänen sogar noch ausgehöhlt und geschwächt. Die Hintertür für Uber & Co sei so weit offen wie nie zuvor – zu Lasten der ehrlichen Unternehmen, die hierzulande Steuern und Sozialabgaben zahlen.

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

Ein weiterer Kritikpunkt: Die Findungskommission hatte sich vom Taxitarif verabschiedet. Von einer behutsamen Tariföffnung sei man weit entfernt. Vielmehr gehe es um den völligen Wegfall des Tarifs, wenn das Taxi über eine Taxizentrale oder eine App gerufen werde. Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge und Mobilitätsangebot für jedermann würde damit faktisch abgeschafft.

### Warten auf den Referentenentwurf

Über den Sommer 2020 entstand dann der Referentenentwurf zu dem Gesetz. Allerdings ließ die Veröffentlichung über Gebühr auf sich warten. Denn im September musste der Verkehrsminister im Bundestags-Untersuchungsausschuss zum Maut-Debakel Rede und Antwort stehen. Es gab widersprüchliche Aussagen, die Opposition forderte seinen Rücktritt. Anfang Oktober wurde dann der Entwurf veröffentlicht und den Fraktionen zur weiteren Diskussion zugeleitet. Allerdings dauerte es keine 24 Stunden, bis der Gesetzentwurf wieder zurück gezogen wurde. Begründung: Es müssten noch Überarbeitungen vorgenommen werden. „Statt Uber & Co auf klare Sozialstandards zu verpflichten, wird genau dieser Bereich von entsprechenden Vorgaben ausgenommen“, kritisierte der Bundesverband umgehend.

Inhaltlich standen weiterhin „alternative Bedienformen“ im Mittelpunkt des Entwurfs. Sie stellen den klassischen ÖPNV in Deutschland vor große Herausforderungen. „Durch die Digitalisierung des Verkehrssektors neu entstehende Geschäftsmodelle machen eine bedarfsgerechte Vermittlung von Fahrdienstleistungen möglich, die durch intelligente Bündelungen mehreren Personen mit unterschiedlichen Zielen unabhängig von Linienvorgaben angeboten werden können.“ Hier soll nun eine Regulierung erfolgen, die Vorgaben der Findungskommission zum Pooling wurden daher nahezu vollständig umgesetzt. Allerdings taucht der Begriff Pooling nicht mehr so auf, statt dessen ist von „Linienbedarfsverkehr“ die Rede, gewerbliches Pooling wird als „gebündelter Bedarfsverkehr“ bezeichnet.

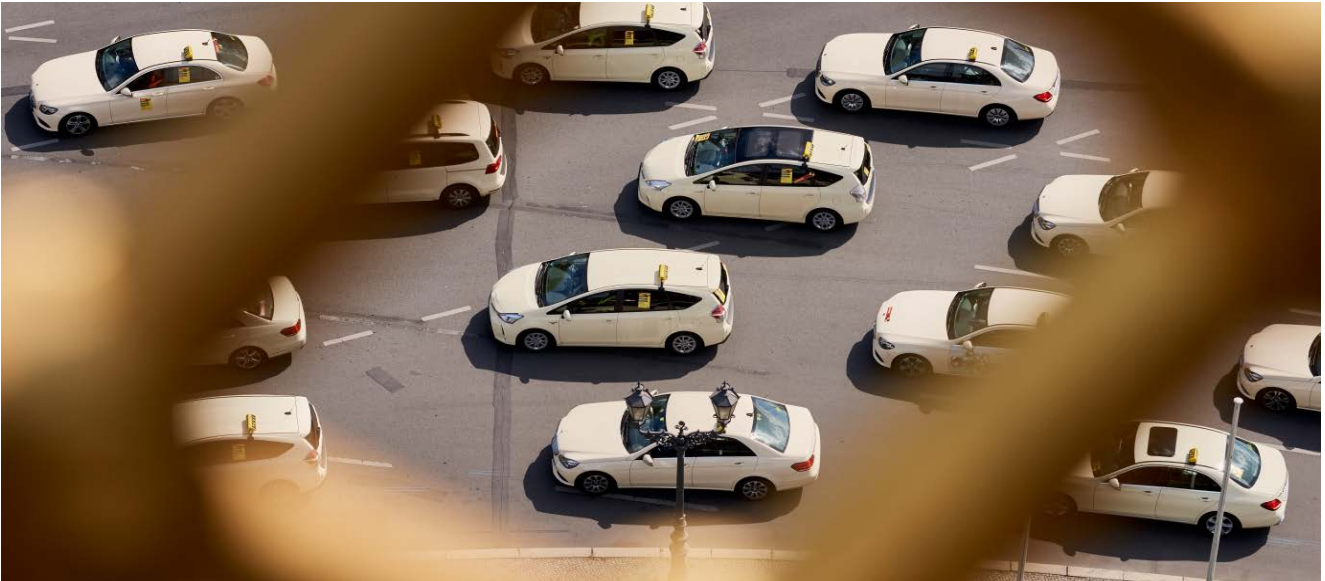
„Der Referentenentwurf ist allenfalls ein Anfang, aber er darf noch nicht das Ende sein. Zwar gibt man den Kommunen viele Instrumente an die Hand, wie sie Mobilität besser steuern sollen, aber an entscheidenden Stellen ist der Entwurf dann nicht zu Ende gedacht. Nach monatelangen Debatten und der Arbeit einer Findungskommission hat das Verkehrsministerium einen Entwurf vorgelegt, der moderner Mobilität nicht gerecht wird“, kritisierte Michael Oppermann für den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen werde zwar dem Namen nach erhalten, aber eine effektive Kontrolle sei durch neue Ausnahmen vollkommen unmöglich. „Der Minister rollt Uber damit zwar nicht den roten Teppich aus, aber er öffnet ihnen persönlich die Hintertür.“ Die Empfehlung des Bundesverbandes lautete daher, Scheuer müsse dringend nacharbeiten.



### Der neue Entwurf erblickt Anfang November das Licht der Welt

Im zweiten Referentenentwurf aus dem Bundesverkehrsministerium wurden einige der vom Taxi-Gewerbe kritisierten Reformpunkte konkretisiert. Zudem sind nun Klarstellungen in dem Gesetzestext, die dem Gewerbe nutzen könnten. Zum

## Geschäftsbericht 2019 / 2020



nach wie vor umstrittenen Thema Rückkehrpflicht lautet der Text jetzt: „Die Genehmigungsbehörden dürfen die Rückkehrpflicht für Mietwagen zum Betriebssitz nicht durch beliebig dichte alternative Abstellorte aufweichen. Betriebssitz und Abstellort sowie die Abstellorte untereinander müssen mindestens 15 Kilometer voneinander entfernt sein.“ In vielen Gesprächen mit Politikern hatte der Bundesverband immer wieder darauf hingewiesen, dass sich die Rückkehrpflicht mit einer Vielzahl von Betriebssitzen umgehen ließe, ähnlich dem Modell von Briefkastenfirmen. Auch bei den Tarifen gibt es eine Konkretisierung. Demnach werden die Möglichkeiten, einen Festpreis beispielsweise zu Messen oder Flughäfen auf bestellte Fahrten eingegrenzt. Nur bei vorher bestellten Fahrten soll auch der Preiskorridor mit Mindest- und Höchstpreisen gelten.

In vielen Gesprächen hat das Gewerbe immer wieder auf wirtschaftliche Folgen für die Mobilität auf dem Lande hingewiesen. Ein Taxiangebot ist häufig sinnvoller als fast leere Busse. Dem trägt der Entwurf jetzt Rechnung und will, wenn das Gesetz so verabschiedet wird, erstmals einen öffentlich subventionierten Taxiverkehr gestatten. Die Idee dahinter: Der Bund stellt den Ländern jährlich rund 8,5 Milliarden Euro

Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Zum Großteil fließt dieses Geld in die Bahn und könnte in Zukunft auch eine Unterstützung für Taxis beinhalten. Voraussetzung ist eine „zeitliche und räumliche Unterversorgung“ beim ÖPNV. Zudem soll der gebündelte Bedarfsverkehr ohne Beförderungs- und Bedienungspflicht, also Angebote, die bisher unter Pooling firmierten, strenger kontrolliert werden. Sie hätten keinen Anspruch auf Genehmigung für den Fall, wenn sie die „Verkehrseffizienz“ beeinträchtigen. Das bedeutet, dass Staus mit vielen kleinen Fahrzeugen zugunsten des ÖPNV-Linienverkehrs verhindert werden sollen, der dann zusätzlich durch neue Angebote auch Fahrgäste verlieren könnte.

### **Die Debatte nimmt an Fahrt auf**

Zum Redaktionsschluss dieses Geschäftsberichts waren die Reaktionen aus den politischen Lagern zu dem Entwurf noch überschaubar. Durch die Corona-Pandemie waren andere Themen in den Vordergrund gerückt. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) sagte der Deutschen Presse-Agentur: „Dass das Personenbeförderungsrecht nun endlich die Chancen der Digitalisierung für bessere Mobilität

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

nutzt, ist ein überfälliger Durchbruch.“ Das Festhalten an der Rückkehrpflicht nannte Wüst dpa zufolge einen Anachronismus, er betonte zugleich aber den fairen Wettbewerb: "Es ist gut, neue Mobilität zu ermöglichen, ohne dabei bewährte Mobilitätsangebote wie den Taxiverkehr durch unfairen Wettbewerb in ihrer Existenz zu gefährden. Zudem werden die Rechte der Kommunen gewahrt.“ Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) bemängelte in einem sechsseitigen Schreiben an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, dass die Novelle „aufgrund der darin vorgegeben gesetzlichen Systematik zu erheblichen Rechtsunsicherheiten führen und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Taxis bedroht wird.“ Zudem befürchtet er schwere Nachteile der Kommunen bei der Gestaltung des ÖPNV. Zum einen erhöhe sich der Verwaltungsaufwand massiv und zum anderen werden die Kommunen mit der Regulierung von globalen Verkehrsanbietern allein gelassen werden. Langwierige Rechtsstreitigkeiten werden die Folge sein, prognostiziert Reiter und weist den Entwurf zurück.

### Taxi Driving Innovation zum PBefG

Auch bei der Taxi Driving Innovation im Herbst (auf die Webinare im Sommer kommen wir gleich) wurde der Entwurf zum PBefG ausführlich diskutiert. Auch Andreas Scheuer war mit einem Videostatement dabei. Jeder wisse, dass Taxis unverzichtbare Allrounder im öffentlichen Verkehr seien, sagte er und dankte für den Einsatz des Gewerbes gerade für ältere Menschen während der Pandemie. Den Gesetzentwurf pries er mit lobenden Worten, das PBefG werde modernisiert und dem digitalen Fortschritt angepasst. So werde eine gute Plattform für Mobilitätsdienste ermöglicht. Pooling verursache weniger Verkehr und verbessere die Anbindung des ländlichen Raums. In seiner Antwort charakterisierte Michael Oppermann den Entwurf als noch lange nicht fertig und mahnte einen erheblichen Korrekturbedarf an. Stefan Gelbhaar (Bündnis90/Grüne) kritisierte viele Passagen, die lediglich mit „Können oder Dürfen“ ausgestaltet seien, vor allem dort, wo die Kommunen mehr Regulierungskompetenz erhalten sollen. Jene Kommunen, die ja schon jetzt über zu wenig Personal verfügen. Unions-Verkehrsexperte Michael Donth

lobte hingegen den Entwurf und hielt fest: Mit der vorgesehenen Kennzeichnungspflicht für Mietwagen und Pooling-Fahrzeuge kommt auch eine bessere Kontrollmöglichkeit. Detlef Müller (SPD) warnte davor, die Diskussion zu stark auf Großstädte und

**TAXI DRIVING INNOVATION**  
**Let's Talk Electric!**

Quelle: MTZ München/Gregor Reiser

SAVE THE DATE:  
Ab 06. Juli 2020  
Go-To-Webinar-Plattform

In Kooperation mit:  
**Taxi-Page**

**PROGRAMMÜBERSICHT - Webinare**

Im Mittelpunkt der „TXI“ steht der Austausch und das Lernen voneinander. Die Veranstaltung besteht aus einer Auftaktveranstaltung mit Keynote-Speaker/innen sowie aus drei wöchentlichen Webinaren mit Expert/innen-Vorträgen zu einem ausgewählten E-Mobility-Thema.

Die Veranstaltung richtet sich an Unternehmerinnen und Unternehmer, Vertreter aus Industrie und Dienstleistung, Zivilgesellschaft, öffentlicher Verwaltung und Wissenschaft sowie an alle, die sich im Bereich E-Mobility für Taxis engagieren oder sich dafür interessieren.

Die Webinare gliedern sich in folgende Themen:

- Webinar 1: Das moderne E-Taxi
- Webinar 2: Fokus: Ladeinfrastruktur
- Webinar 3: So klappt's mit dem Umstieg: Fördermöglichkeiten für das E-Taxi

**PROGRAMMABLAUF**

Ab 9:00 „Let's Talk Electric“ – Eröffnung des Webinars mit Kurzeinführung  
09:15-09:45 Zwei Expert/innen-Vorträge  
09:45-10:15 Q&A mit Publikumsfragen und Diskussion

**UNTER ANDEREM MIT:**

**Christoph Engler**  
Jaguar  
Quelle: AutoBlog.de/Jaguar

**Justyna Wladarz**  
NABU Deutschland  
Quelle: NABU

**Dirk Ritter**  
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Hamburg)  
Quelle: BVH

**Katja Diehl**  
She Drives Mobility  
Moderatorin & Bloggerin  
Quelle: Katja Diehl

**WEBINARINHALTE - ÜBERSICHT**

**Auftaktveranstaltung - TXI**

**Keynote-Speaker/innen:**

- Thomas Sell (Telekom Deutschland)
- Justyna Wladarz (NABU Deutschland)
- Dirk Ritter (Behörde für Verkehr u. Mobilitätswende)
- Dennis Klasmeyer (Bundesverband Taxi u. Mietwagen)

**Was Sie im Webinar erwarten**

Das Ziel der Auftaktveranstaltung ist es, das Thema „Alternative Antriebe und Elektromobilität“ aus vielseitigen Perspektiven zu beleuchten und die Teilnehmenden auf die nachfolgenden Webinare vorzubereiten. Mit Hilfe hochkarätiger Keynotes wird eine Austauschplattform geschaffen, in der Teilnehmende und Experten voneinander lernen können. Zentrale Fragen dabei sind u.a.: Warum Elektromobilität? Wie umweltfreundlich ist der Umstieg? Und welchen Beitrag kann das Taxigewerbe leisten?

**Faktencheck:**

- Wann: Mo., den 06. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur [Anmeldung](#)

**Webinar 1: Das moderne E-Taxi**

**Experten:**

- Christoph Engler (Jaguar Land Rover Deutschland)
- Alexander Lütz (Polestar Deutschland)

**Was Sie im Webinar erwarten**

Das Ziel des Webinars ist es, aktuelle Entwicklungen zum Thema Elektromobilität aus der Sicht der Hersteller zu beleuchten sowie über aktuelle und zukünftige Projekte zu informieren. In kurzen Impulsvorträgen werden u.a. einzelne Modelle vorgestellt und in den Kontext „Taxi-Umbau“ / „Integration in den Taximarkt“ eingebettet.

**Faktencheck:**

- Wann: Mo., den 13. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur [Anmeldung](#)

**WEBINARINHALTE - ÜBERSICHT**

**Webinar 2: Fokus - Ladeinfrastruktur**

**Expert/innen:**

- Amelie Thürmer (BDEW)
- Robert Buch (Comfortharge/Telekom)

**Was Sie im Webinar erwarten**

Das Ziel des Webinars ist es, den Teilnehmenden einen aktuellen Überblick zum Thema „Ladeinfrastruktur“ zu verschaffen. In kurzen Impulsvorträgen stellen die Expert/innen laufende Projekte vor und geben Insights zur Situation „Ladeinfrastruktur“. Zentrale Fragen sind dabei u.a.: Welche Bedeutung hat Ladeinfrastruktur für den Umstieg in der Taxi-Branche? Wie ist der Zugang zu Ladesäulen- und -Punkten?

**Faktencheck:**

- Wann: Mo., den 20. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur [Anmeldung](#)

**Webinar 3: Fördermöglichkeiten für das E-Taxi**

**Experten:**

- Gregor Reiser (Münchner taxi Zentrum)
- Jürgen Pajewski (BVM)

**Was Sie im Webinar erwarten**

Das Ziel des Webinars ist es, Ihnen einen Überblick über Fördermöglichkeiten für den Umstieg vom Verbrenner auf das E-Taxi zu verschaffen. Impulsvorträge aus der Taxibranche sowie vom Bundesverkehrsministerium ebnet die Grundlage für eine gemeinsame Diskussion. Zentrale Fragen sind u.a.: Welche Fördermöglichkeiten gibt es? Gibt es taxispezifische Programme? Woran arbeitet der Bund aktuell?

**Faktencheck:**

- Wann: Mo., den 27. Juli 2020 von 09:00-10:00 Uhr
- Wo: Go-To-Webinar (Webkonferenzsystem)

Hier geht's zur [Anmeldung](#)

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

Ballungszentren zu konzentrieren. Es gehe auch um das Taxi auf dem Land oder in kleinen und mittleren Städten.

Der Bundesverband äußerte sich dann im Dezember ausführlich zu dem Referentenentwurf. Die insgesamt 27 Seiten umfassende Stellungnahme wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss Gewerbepolitik des Bundesverbands erarbeitet und wird mit großem Einvernehmen des Gewerbes getragen. „Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. sieht hier noch erheblichen Korrekturbedarf, um mit der PBefG-Novelle einen wirksamen Rahmen für fairen Wettbewerb und die Mobilität von morgen zu schaffen. Wird der Referentenentwurf nach aktuellem Stand Gesetz, ist das Taxi und damit die Mobilitätsversorgung der Menschen unmittelbar bedroht, während Plattformen frei von Verantwortung für Sozialstandards und Verbraucherschutz den deutschen Markt erobern können“, heißt es da. Konkret benennt der Verband viele Punkte, an denen nachgebessert werden muss. exemplarisch seien hier nur drei herausgegriffen. „Alle Vermittlungsplattformen müssen für die Einhaltung von Verbraucherschutz und Sozialstandards haften. Wer nach US-amerikanischem Vorbild als Fahrtenvermittler auftritt, muss auch gegenüber Verbrauchern und Arbeitnehmern haften“, ist eine Forderung. Ein zweite lautet: „Kommunen brauchen mehr Instrumente, um den ÖPNV wirksam zu schützen. Der Referentenentwurf sieht vor, die konkrete Ausgestaltung des PBefG stärker in die Hände der Kommunen zu legen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. begrüßt diese Idee grundsätzlich. Wichtig ist dabei jedoch, dass Kommunen damit nicht allein gelassen werden – es braucht Knowhow, Personal und wirksame Steuerungsinstrumente. Hierzu zählt insbesondere, dass Kommunen das wichtige Instrument der Vorbestellfrist für über Plattformen vermittelte Mietwagen einführen können, wenn diese taxiähnlichen Verkehr anbieten.“ Und schließlich: „Auch Taxi-Pooling muss rechtssicher zugelassen werden. Das beste Pooling ist das, was in bestehenden Fahrzeugen stattfindet.“

Interessant ist dabei, dass der Bundesverband mit dieser Ansicht nicht allein steht. Städtetag und Kommunen sehen dies ähnlich. Begrenzte Ausnahmen vom Rückkehrort sehen

wir als Behelfsmöglichkeit, die Rückkehrpflicht nach lokalen Gegebenheiten zu modifizieren und dadurch bspw. übermäßigen Leerfahrten zu begegnen. ...Wir weisen darauf hin, dass bereits die Ausweitung der Abstellmöglichkeiten für Mietwagen an unterschiedlichen Standorten innerhalb des Gebietes der Genehmigungsbehörde auf eine Aufweichung der Abgrenzung zwischen Taxi und Mietwagen hinausläuft, urteilen beispielsweise die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, sowie der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag. Die bayerische Landeshauptstadt München plädiert für eine optionale Vorbestellfrist, denn Kommunen brauchen mehr Instrumente, um den ÖPNV wirksam zu schützen, heißt es in der Stellungnahme. Und der Verkehrsclub Deutschland moniert: Es fehlen klar definierte, von Mobilitätsanbietern und Plattformbetreibern umzusetzende Sozialstandards für deren Beschäftigte. Vermittlungsplattformen müssen haftungspflichtig sein für ihre angeschlossenen Unternehmer.

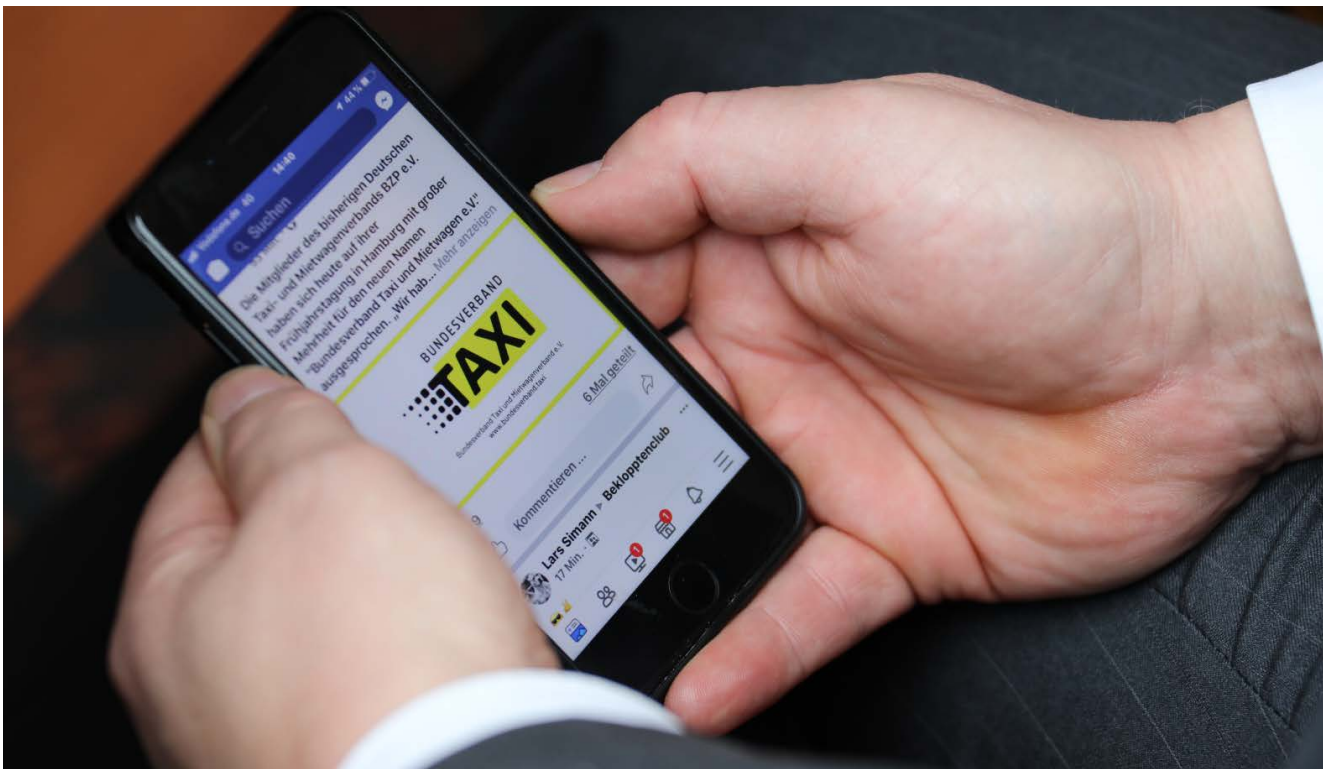
### Onlineforen – der Bundesverband diskutiert im Netz

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hat mit Unterstützung der Telekom Deutschland auch in diesem Jahr mit seiner Veranstaltungsreihe „Taxi Driving Innovation“ für Aufmerksamkeit gesorgt. Online und durch Corona leider ohne physische Präsenz. Im Juli stand E-Mobilität im Mittelpunkt: Das rege Interesse der Teilnehmer zeigt, wie heftig das Thema E-Mobilität die Branche bewegt. Die Palette reicht von vielen Detailfragen zu Reichweite, Strompreisen, Fahrzeugen und Wartung bis hin zu Grundsätzlichem à la „Warum müssen wir uns jetzt gerade angesichts der vielen Einnahmeverluste im Gewerbe mit rund 60.000 Euro teuren Fahrzeugen beschäftigen?“. In insgesamt vier Webinaren mit unterschiedlichen Teilnehmern wurden verschiedene Aspekte beleuchtet. Der Grundgedanke: An der E-Mobilität führt kein Weg vorbei. Ein Beispiel dafür ist Hamburg. Die Stadt an der Elbe will das Taxigewerbe bis 2025 emissionsfrei machen. Das sind nur noch fünf Jahre, sagte Dirk Ritter von der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Darauf muss sich das Gewerbe einstellen, auch wenn das nicht so einfach ist. Denn eines der Probleme

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

ist die Batterie, sie hat häufig nur bis 150.000 Kilometer Garantie. Die Laufleistung eines Taxis liegt aber durchschnittlich doppelt so hoch. Wer seine Batterie extra versichern möchte, findet keine entsprechenden Angebote, beim Austausch drohen hohe Folgekosten. Ergo fördert das nicht unbedingt den Umstiegswillen, hat auch die Behörde erkannt.

Und ein Thema bewegte die Fragenden immer wieder: Was ist mit Falschparkern auf Ladeparkplätzen? Gemäß Masterplan sollen die Kommunen hier sehr konsequent vorgehen. Will heißen: Wer nicht lädt, soll dort nicht parken. Bleibt abzuwarten, ob das alle Städte und Gemeinden entsprechend umsetzen. Und wird sich auch das Laden gegenüber dem Tanken ändern?



### Ladeinfrastruktur ist entscheidend

Neben Regensburg sind es mit Hamburg, München, Berlin und Köln die deutschen Millionenstädte, die mit der Ladeinfrastruktur punkten können, so Amelie Thürmer vom Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.. Der Masterplan Ladeinfrastruktur sieht vor, dass bis 2022 insgesamt 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte geschaffen sein sollen. Dabei sollen auch die Ladebedarfe verschiedener Nutzergruppen wie beispielsweise der Taxiflotten genau untersucht werden.

Sicherlich, so die Meinung von Robert Buch von der Deutschen Telekom. Denn noch ist der Ladevorgang zeitintensiver als beim Tanken von Treibstoff. Darum könnte bei jeder sich bietenden Gelegenheit geladen werden, zum Beispiel während einer kurzen Pause oder beim Warten auf den nächsten Auftrag.

Das Fazit dieser Webinare: Die rege Teilnahme hat gezeigt, dass das Interesse in der Branche groß ist. Dass die entsprechenden Schritte zur E-Mobilität derzeit kleiner ausfallen, hat viele Gründe. Einer heißt unter anderem Corona. Wenn das täg-

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

liche Ringen um Kunden, Aufträge und Arbeitsplätze den Alltag bestimmt, dann stehen Investitionen für Unternehmer erst an zweiter oder dritter Stelle. Aber aus heutiger Sicht führt wohl kaum ein Weg an alternativen Antrieben vorbei.

### **Corona: Eine nie gekannte Herausforderung für die Branche**

Das Jahr 2020 begann noch weitgehend normal. Nach dem umsatzstärkeren Jahresende waren die Monate Januar und Februar einigermaßen planbar. Dann kamen erste Absagen von Messen und Veranstaltungen. Das Virus breitete sich langsam aus. Schließlich der Lockdown im Frühjahr, im Herbst kommt das öffentliche Leben erneut zum Stillstand. Und die Taxi- und Mietwagenbranche? Versucht zu überleben! Das Virus verändert das Gewerbe. In Berlin wird beispielsweise die weltgrößte Tourismusmesse die ITB, abgesagt. Die Konsequenz für das Gewerbe: „Wir verlieren jetzt Tausende und Abertausende Fahrten.“ Über 100.000 Besucher kamen nicht, Millionen an Umsatz gingen verloren.

Im März jagte eine Telefonkonferenz die nächste, viele Ideen werden geboren, um dem Taxigewerbe durch die Krise zu helfen. Direkte Gespräche werden immer weniger, Kontakte in den Behörden und Organisationen sind ebenfalls fast ausschließlich im Homeoffice. Dennoch: Die Reaktionen bei den Ansprechpartnern in Politik und Wirtschaft lassen meist nicht lange auf sich warten. Alle eint der Wille, diese Krise zu meistern. Ein Vorschlag, den viele Verbände für ihre Mitglieder unterbreiten, darunter auch der Bundesverband Taxi und Mietwagen: Arbeitnehmer müssen im Falle einer finanziellen Notlage wegen der Corona-Krise zunächst keine Sozialversicherungsbeiträge abführen. Auf Antrag des Arbeitgebers können die Beiträge bis Mai gestundet werden, tickert die Nachrichtenagentur dpa am Nachmittag des 24. März. Die Beiträge müssten bis Mitternacht an die Träger gemeldet werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfahl deshalb dringend, noch am selbigen Tag einen Antrag auf Stundung der Sozialversicherungsbeiträge bei der entsprechenden Krankenkasse zu stellen.

### **Liquiditätshilfen von Bund und Ländern**

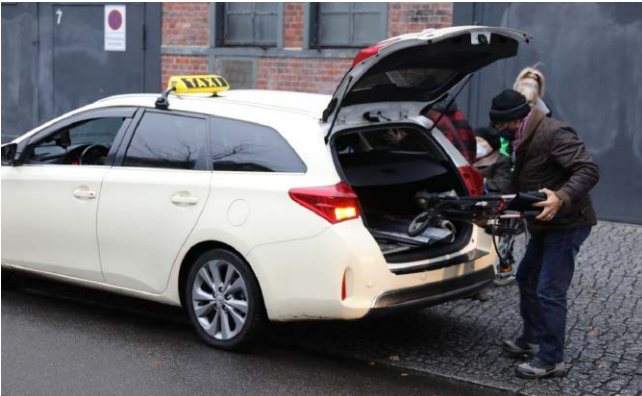
Massive Umsatzeinbußen bedrohen das Taxigewerbe, je nach Region und Auftragslage ist von bis zu 90 Prozent die Rede. Andernorts sind die Zahlen nicht ganz so gravierend, dennoch bedrohlich für die Existenz ganzer Unternehmen. „Generell wachsen im Taxigeschäft die Bäume finanziell nicht in den Himmel. Aber angesichts der jetzigen Umsatzeinbrüche müssen wir zahlreiche Unternehmensinsolvenzen befürchten, denn eine solche Situation gab es noch nie“, erklärte der Bundesverband Taxi und Mietwagen. Schnell wird klar: Das Gewerbe braucht Liquiditätsbeihilfen, ebenso wie viele andere Branchen. Und diese Forderungen werden zügig in die Tat umgesetzt, um als unbürokratische Unterstützungen Insolvenzen zu verhindern. Aber: Im Laufe des Jahres wird sich herausstellen, dass viele Überbrückungshilfen wie Kurzarbeitergeld für die Taxibranche kaum anwendbar seien. Zudem könnten Taxiunternehmen ihre Fahrer nicht wegen fehlender Fahrgäste nach Hause schicken. Der Bundesverband erläutert: „Der Umsatz fällt weg, die Kosten für den Wagen bleiben trotzdem und obendrein ist es ein Verstoß gegen die gesetzlich vorgeschriebene Betriebspflicht“. Dennoch steht in vielen Regionen ein Viertel der Taxi-Flotte still, abgemeldet. Die Zahlen variieren, häufig ist bei dem klein- und mittelständisch geprägten Gewerbe vom „wirtschaftlichen Totalschaden“ in diesen Monaten die Rede.

### **Neue Ideen werden umgesetzt**

Als einer unter vielen stößt Hermann Waldner einen neuen Service an – die Einkaufs-Hilfe. „Besonders für Senioren und Menschen die sich nicht selbst versorgen können, sind wir da – beispielsweise mit unserem Einkaufsservice, denn wir sind überall in der Stadt unterwegs“, sagte der Vizepräsident des Bundesverbandes und Geschäftsführer von Taxi Berlin. „Schwere Dinge wie Wasser, H-Milch oder Säfte werden dann kurzfristig ins Haus geliefert. Bezahlt wird nur der Preis für die Ware sowie der Taxitarif, Aufpreise fürs Einkaufen gibt es natürlich nicht!“ Auch kleinere Besorgungen wie Wege zur Apotheke leisten Berlins Taxifahrer und Taxifahrerinnen. Zudem



## Geschäftsbericht 2019 / 2020



übernimmt die Taxibranche im Frühjahr auch verstärkt Fahrten zu Ärzten für diejenigen, die Busse und Bahnen meiden wollen. „Gerade jetzt werden die Taxis penibel gereinigt, um dem Corona-Virus möglichst wenig Übertragungsmöglichkeiten zu geben. Die Ansteckungsgefahr im Taxi ist damit geringer als in den größeren Fahrzeugen auf Schienen oder Straßen mit deutlich mehr Passagieren“, betonte Waldner.

In München macht Gregor Beiner Nägel mit Köpfen. Die Taxibranche in der bayerischen Landeshauptstadt bietet an, medizinisches Personal wie Ärzte, Schwestern und Pfleger kostenlos befördern. „Die Mitarbeiter von Kliniken und Krankenhäusern leisten in der Corona-Krise Übermenschliches. Und wir, das Taxigewerbe, wollen helfen, dass sie nach Schichten und Überstunden schnell nach Hause kommen“, sagte der Vorstand des Taxiverband München. Auch in München liefert IsarFunk im Rahmen der Aktion MyWirt schnell und unkompliziert Mahlzeiten aus Restaurants zu den Verbrauchern. Denn auch die Gastronomie ist im Lockdown, so wie es im Herbst wieder geschieht. „Egal ob Pizza oder Vier-Gänge-Menü - wir holen es innerhalb von zehn Minuten im Lokal ab und liefern direkt zum Kunden. Deshalb nennen wir es „TEN“, sagte Christian Hess, Geschäftsführer von IsarFunk. Der Weg ist denkbar einfach: Der Kunde ruft in seinem Lieblingslokal im Viertel an, ordert - und erhält direkt und in kürzester Zeit seine Bestellung in geeigneten Take-away Verpackungen frisch und warm geliefert. Der Wirt rechnet dann die Kosten für die Fahrt mit IsarFunk ab. Für Fahrer und Kunden funktioniert das alles bargeld-

los. Schon aus Hygienegründen muss somit kein Fahrer an der Wohnungstür kassieren.

**Hygiene wird in diesen Tagen im  
Taxi besonders groß geschrieben**



Nur die notwendigsten Kontakte, um das Virus einzudämmen - das ist die Massgabe, die mit Beginn der Pandemie gilt. Im Taxi heißt das: Zum Schutz der Fahrer vor Ansteckungen sollten Fahrgäste die Rückbank benutzen und bargeldlos bezahlen. „Nicht nur rein verkehrstatistisch ist der rechte Platz auf der hinteren Bank der sicherste. Auch in Zeiten von Corona sollten die Fahrgäste zum Schutz für sich und den Fahrer hinten einsteigen“, sagen die Unternehmen. Zudem werden benutzte Flächen wie Sitze, Türgriffe innen und außen sowie Nackenstützen, wann immer möglich, einer besonderen Reinigung unterzogen. Im Mai 2020 ist dann klar: Die Förderung von Taxi- und Mietwagen-Trenneinrichtungen ist ab sofort möglich, nachdem das Bundesverkehrsministerium schon im April entsprechende Unterstützungen per Twitter angekündigt hatte. Konkret antragsberechtigt sind Taxi- und Mietwagen-Unternehmer, die im Besitz einer Genehmigungsurkunde gemäß § 17 PBefG sind. Gefördert wird der Einbau von Trenneinrichtungen bis zu einer Höhe von 400 Euro pro Fahrzeug und max. 30 Fahrzeuge pro Unternehmen. Kosten werden zu 100 Prozent bis zur Höchstgrenze gefördert.

## Geschäftsbericht 2019 / 2020



Insgesamt standen Fördermittel in einer Gesamthöhe von vier Millionen Euro zur Verfügung, die je nach Nachfrage erhöht werden konnten.

Und bargeldloses Zahlen ist seit dem Frühjahr in allen Branchen auf dem Vormarsch, auch im Taxi. „Beim Bezahlen mit Bargeld und der Rückgabe des Wechselgelds kommt es meist auch zu direkten Kontakten zwischen Fahrer und Fahrgast. Wir wünschen uns derzeit einen noch größeren Anteil derer, die ihre Rechnung via Kreditkarte oder App begleichen“, war eine oft gehörte Aussage.

### **Koalitionsausschuss beschließt milliardenschweres Corona-Hilfspaket**

Die Bundesregierung bringt im Frühsommer ein umfassendes Konjunktur- und Zukunftspaket auf den Weg. Einige wichtige Aspekte betreffen dabei auch direkt das Taxi und Mietwagen-Gewerbe. Dazu gehört die temporäre Anpassung der Mehrwertsteuer, die zur Stärkung der Binnennachfrage befristet zwischen 01. Juli und 31. Dezember 2020 auf 16 Prozent bzw.

auf 5 Prozent gesenkt wird. Da es sich bei Taxitarifen üblicherweise um Brutto-Tarife handelt, ist hier eine Anpassung nicht notwendig. Lediglich bei der Ausstellung von Quittungen und Rechnungen muss in den nächsten Monaten im Gewerbe die Anpassung des Mehrwertsteuer beachtet werden.

Zur Sicherung der Existenz von kleinen und mittleren Unternehmen wird für Corona-bedingte Umsatzausfälle ein Programm für Überbrückungshilfen aufgelegt. Antragsberechtigt sind dabei Unternehmen, deren Umsätze Corona-bedingt im April und Mai 2020 um mindestens 60 Prozent unter den Monaten des Vorjahres geblieben und deren Umsatzrückgänge von Juni bis August 2020 um mindestens 50 Prozent fortauern. Zudem sollen bei einem Umsatzrückgang von mindestens 50 Prozent bis zu 50 Prozent der fixen Betriebskosten gegenüber dem Vorjahresmonat erstattet werden. Fällt der Rückgang stärker als 70 Prozent aus, können Betriebskosten bis zu 80 Prozent erstattet werden. Ferner gibt es je nach Betriebsgröße unterschiedliche Beträge für die Erstattungen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hatte sich in zahlreichen Gesprächen für eine gewerbespezifische Lösung eingesetzt. Dieses

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

Engagement wurde im Rahmen der Überbrückungshilfen teilweise berücksichtigt.

Zugleich wurde ein Zukunftspaket auf den Weg gebracht. Taxis und Mietwagen sind unter anderen von der Kfz-Steuer für Pkw in dem Paket betroffen. Denn ab 2021 soll sich die Kfz-Steuer für Neuzulassungen deutlich stärker an CO<sub>2</sub>-Emissionen orientieren, um emissionsarme bzw. emissionsfreie Fahrzeuge zu fördern. Die Bemessungsgrundlage für die künftige Steuerhöhe richtet sich nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kilometer. Zudem wurde die Umweltprämie des Bundes für Elektrofahrzeuge verdoppelt. Ein 40.000 Euro teures Fahrzeug kann nun 6.000 statt bisher 3.000 Euro Förderung erhalten. Dies ist befristet bis zum 31.12.2021.

### Novemberhilfen? Fehlanzeige!

Der neuerliche Lockdown im Herbst hat bewiesen, wie sehr das Thema Pandemie dem Taxi- und Mietwagengewerbe zusetzt. Mit einer umfangreichen Kampagne haben wir die Öffentlichkeit ins Bild gesetzt. Fast alle regionalen und überregionalen Medien haben über das Thema berichtet. Allerdings haben sowohl Gespräch als auch der öffentliche Druck bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts noch kein Umdenken ausgelöst. Jedes dritte Taxi könnte bis Ende 2021 abgemeldet werden, schätzt die Branche. „Derzeit verlieren wir massenhaft Unternehmen, etliche Menschen verlieren ihren Arbeitsplatz und damit ihre wirtschaftliche Existenz“, warnte der Bundesverband Taxi und Mietwagen in einem Brandbrief an Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) und Finanzminister Olaf Scholz (SPD). Allein in Berlin sind 2020 bereits mehr als 1.000 Taxis dauerhaft abgemeldet worden, jedes achte Taxi in der Hauptstadt. Ohne zusätzliche Hilfen müssen etwa 12.000 Unternehmen wohl aufgeben, rund 80.000 Arbeitsplätze stehen auf der Kippe. Zudem sind wirtschaftliche Hilfen für das Taxigewerbe nicht wirkungsvoll. Eine Entlastung bei Büromieten bringt wenig, wenn Fahrzeuge und Fahrer die Kosten verursachen. Wenn Unternehmer meist selbst Taxi fahren, müsse ein Unternehmerlohn gezahlt werden.

Derzeit sieht es so aus, dass viele Fahrer und Unternehmer in andere Berufe abwandern bzw. haben sie das Gewerbe bereits verlassen. Vielleicht aber schätzen in Zukunft auch wieder mehr Fahrgäste den Taxiservice. Eine Prognose ist derzeit nicht möglich.

### Veränderungen im Bundesverband

Bei der außerordentlichen Herbsttagung des Verbandes ging es um einer Sonderumlage sowie um einen Vorschlag für strukturelle Reformen. Ein Teilnehmer in Kassel fasst das Dilemma zusammen: Die Situation sei doppelt vertrackt: „Wir haben nicht die Wahl zwischen Pest oder Cholera. Sondern wir haben beides, wir haben Scheuer und Corona.“ Einig sind sich alle: Im Ringen um eine vernünftige gesetzliche Grundlage für die künftige Arbeit darf es keine Pause geben. Heißt im Klartext: „Wir können in unseren Aktivitäten gegen das PBefG nicht nachlassen.“ Um die Aktivitäten rund um die „Scheuerwehr“ aber auch um die anhaltenden Herausforderungen durch die PBefG-Novelle stabil zu finanzieren, beschließt die Mitgliederversammlung nach intensiver Debatte die vorgeschlagene Sonderumlage. Widerstand kommt vor allem von den vier Verbänden, die bereits zuvor ihre Kündigung ausgesprochen hatten. Obwohl sie für maßgebliche Entscheidungen in Vorstand und Präsidium Verantwortung trugen, lehnt man nun eine finanzielle Beteiligung strikt ab. Am Ende gibt es eine deutliche Mehrheit für die Umlage sowohl im Erweiterten Vorstand als auch in der Mitgliederversammlung.

### Strukturreform findet nicht die ausreichende Mehrheit

Eine andere Vorlage zur Abstimmung erreichte dagegen nicht die notwendige Mehrheit. Zum Hintergrund: Für eine Änderung der Satzung bedarf es immer 75 Prozent der Stimmen, damit müssen drei Viertel aller anwesenden Mitglieder sich zugunsten der Veränderung aussprechen. In diesem Fall ging es um eine veränderte bzw. ausgeweitete Verteilung von Stimmen sowie um die Anhebung des Alters bei der Kandidatur der Präsidiums- und Vorstandsmitglieder. Den Vorschlag hatte der Vorstand vorgelegt, um auf Kritikpunkte einzugehen und erste

## Geschäftsbericht 2019 / 2020

Reformschritte zur Stärkung der Landesverbände zu unternehmen. So sollte einem Verbleib derjenigen Verbände der Boden bereitet werden, die zum Jahresende ihre Kündigung erklärt hatten. Doch schnell wurde deutlich: Was als Entgegenkommen gedacht war, wurde nicht als solches bewertet. Am Ende gab es zwar 62 Prozent Zustimmung, doch die erforderliche Dreiviertelmehrheit wurde verfehlt. „Wir werden uns Gedanken machen, wie wir damit umgehen, und welche Vorschläge wir noch machen können, damit der Zusammenhalt des Verbandes gewährleistet wird“, so Vizepräsident Herwig Kollar nach der Auszählung.

Dieser Rückblick begann mit Veränderungen an der Spitze des Verbandes. Doch auch intern hat sich im Laufe des Jahres 2020 einiges verändert, vier Mitgliedsverbände haben sich zum Austritt entschlossen. Michael Müller erklärte zum 3. Dezember 2020 seinen Rücktritt als Präsident des Bundesverbandes. Der Schritt kam aus Sicht des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. nicht überraschend und war das konsequente Ergebnis einer bedauerlichen Entfremdung. Unabhängig davon dankten Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung Herrn Müller für sein jahrelanges ehrenamtliches Engagement im Bundesverband.

Die Handlungsfähigkeit des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. ist auch nach dem Rücktritt uneingeschränkt gegeben. Präsidium und Vorstand sind ausreichend besetzt und beschlussfähig. Bis zur Nachwahl übernehmen die Vizepräsidenten Hermann Waldner und Herwig Kollar die Führung des Verbandes.

Unterm Strich liegt ein mehr als turbulentes Jahr hinter uns. Eine Pandemie nie gekannten Ausmaßes, damit verbundene starke wirtschaftliche Auswirkungen auf die gesamte Branche, ein Personenbeförderungsgesetz mit Geburtswehen und Veränderungen im Verband selbst haben 365 Tage für Schlagzeilen gesorgt. Egal, was 2021 nun bringen wird. Es kann eigentlich nur besser werden!

