

BENZINPREISE

KRAFTSTOFF KOSTET 20 MILLIONEN EURO PRO MONAT MEHR

Angesichts rasant gestiegener Kraftstoffpreise müssen täglich mehrere Unternehmen im Taxi- und Mietwagengewerbe Insolvenz anmelden und brauchen eine wirksame Entlastung. „Etwa 80 Cent mehr pro Liter Kraftstoff bedeuten bei etwa 50.000 Fahrzeugen deutschlandweit in der Summe über 20 Millionen Euro Mehrkosten für die Branche“, sagte Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V..

„Wir verlieren dadurch jede Woche durchschnittlich 30 bis 50 Unternehmen, die Insolvenz anmelden müssen“, schilderte Oppermann und fügte hinzu. „In Irland werden Transportunternehmen pro Woche und Fahrzeug pauschal mit 120 Euro unterstützt, diese Lösung muss auch in Deutschland möglich sein! Eine Mobilitätsgarantie ist ja schön, hilft aber nur den privaten Pendlern – nicht den vielen professionellen Beförderungsdienstleistern“.

TAXI DRIVING INNOVATION (TXI) IN KÖLN

Die TXI ist das bewährte Dialogformat des Bundesverbandes in Kooperation mit der Telekom Deutschland. Und in diesem Jahr fand die Debatte wieder in Präsenz statt – im Mai in Köln. Leider nach Erscheinen dieses Heftes, deshalb gibt es die Berichterstattung darüber in Form eines Films unter dem Link (scannen Sie den QR-Code).

Besonders in diesem Jahr: Die TXI nutzte die Anbindung an die po-

lisMOBILITY, um das Taxi als Teil der Mobilitätswelt von verschiedenen Seiten zu beleuchten. Der inhaltliche Fokus war deutlich: Das Taxi zwischen Vielfalt und Einheit in Europa. Gemeinsam wurde hinterfragt, was die EU-Regulierung von Urban Mobility Framework bis Platform Work für die innovativen Services der Mobilitätsanbieter bedeuten, welchen Einfluss das auf Städte hat und was es konkret für die Menschen bedeutet.



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
https://www.facebook.com/BZPorg
https://twitter.com/BZPorg
Redaktion
Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

GERICHT:

**SPORTWAGEN
RAMMT TAXI
↓
FAHRGAST
MUSS 8000
EURO ZAHLEN**

Weiter auf Seite 5



GESTERN STANDEN WIR AM ABGRUND

Zwei Jahre Corona haben die Taxi- und Mietwagenbranche stark geschwächt. Aber der von Russland am 24. Februar entfesselte Krieg in der Ukraine treibt nicht nur die Kraftstoffpreise in bisher ungeahnte Höhen. Auch die Inflation macht dem Gewerbe so zu schaffen, dass täglich weniger Wagen auf der Straße sind. „Wir haben im Durchschnitt Mehrkosten von etwa zehn Euro pro 100 Kilometer. Darum sollte pro Tour ein ‘Putin-Aufpreis’ oder eine ‘Kreml-Zulage’ von einem Euro erhoben werden können“, appellierte der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. kurz nach Kriegsbeginn in der Ukraine. „Ungeachtet laufender Tarifverträge sollte diese Entlastung schnell umgesetzt werden – ähnlich wie beim Mineralölzuschlag in der Ölkrise der 70er Jahre.“

Kein Licht am Ende des Tunnels

In der vergangenen Ausgabe des Reports berichteten wir von Taxi- und Mietwagenunternehmern, die mit dem Rücken zur Wand stehen. Und trotzdem schwang ein bisschen Hoffnung mit, mit den steigenden Temperaturen im Frühjahr würde auch die Zahl der Corona-Infektionen zurück gehen – und damit auch ein Stück Normalität in die Branche zurück kehren. Das ist leider nicht so eingetreten, mehr noch: Die Dieselpreise haben sich innerhalb kurzer Zeit verdoppelt, rechnet Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes, vor. Bei einem Durchschnittsverbrauch eines Wagen von rund 8,5 Litern entspricht das etwa zehn Euro. 50 Prozent der Touren sind so genannte Leerfahrten – um Fahrgäste abzuholen oder für die Rückkehr nach der Tour. Eine Strecke mit Fahrgästen ist durchschnittlich etwa fünf Kilometer lang. Der ‘Putin-Aufpreis’ würde somit fünf Euro zusätzlich auf 100 Kilometer bescheren und damit die Zusatzkosten wenigstens halbieren. ...

Weiter auf Seite 2

...UND HEUTE SIND WIR EINEN SCHRITT WEITER...

Fortsetzung von Seite 1



... und heute sind wir einen Schritt weiter

Und es bewegt sich was: Krankenkassen wie Genehmigungsbehörden haben die Not des Gewerbes erkannt – und reagieren in einem Tempo, das angesichts früherer Entscheidungen geradezu als rasant bezeichnet werden kann. Zuschläge, die die gestiegenen Kraftstoffkosten ausgleichen sollen, werden bewilligt.

Sachsen-Anhalt macht es vor

Sachsen-Anhalt hatte mal eine vielbelächelte Werbung an den Autobahnen des Landes, wonach man jetzt das „Land der Frühaufsteher“ erreiche. Dies ist schon länger Geschichte, allerdings ist man im Süden Sachsens-Anhalts wirklich früh aufgestanden. Fahrgäste in Halle (Saale) sind seit Anfang April mit einem Euro extra pro Fahrt dabei. Im Saalekreis rund um die Stadt wird der Zuschlag ebenfalls erhoben. Möglich macht das ein zusätzlicher Paragraph in der Tarifordnung. Der erlaubt ab einem Literpreis bei Benzin oder Diesel oberhalb von 1,80 Euro eine Kraftstoff-Pauschale. Andere Städte prüfen ähnliche Schritte (bei Redaktionsschluss lagen allerdings noch keine konkreten Ergebnisse vor).

Tarife steigen

Der Bundesverband hat immer wieder auf die schwierige Lage des Gewerbes hingewiesen, auch im Bundesverkehrsministerium. Anfang April

mahnte dann der Parlamentarische Staatssekretär Oliver Luksic in einem Schreiben an die „Ministerinnen und Minister für Verkehr der Länder“ Unterstützung an. Die aktuellen Anpassungen der Taxitarife sollten in diesem Jahr besonders zügig und in ausreichendem Umfang vorgenommen werden. Denn neben den aktuellen Aufgaben dürfen auch die Belastungen aus der mehrfachen Anhebung des Mindestlohns in diesem Jahr sowie die wachsenden Kosten aus Reparaturen oder Versicherungen nicht vergessen werden. Ganz zu schweigen vom Umstieg auf E-Mobilität. Es können nur diejenigen Unternehmen in neue Fahrzeuge investieren, die auch eine entsprechende wirtschaftliche Perspektive haben. Entsprechende Tarifierhebungen sind inzwischen in einigen Tarifgebieten auf den Weg gebracht worden, in Schleswig-Holstein, Hessen, NRW, Brandenburg oder in Hamburg beispielsweise. In der Hansestadt steigt die Grundgebühr in nachfragestarken Zeiten am Morgen und zum Feierabend von 4,20 Euro auf 5 Euro, in den verkehrsärmeren Zeiten werden 3,90 Euro anstelle bisher 3,50 Euro fällig. Auch die Kilometerpreise steigen, Festpreise werden ausgeweitet – Fahrten bis 12 Kilometer kosten künftig 33 Euro, ein neuer, zweiter, Festpreis kann für eine Fahrtstrecke von 12 bis 22 Kilometer aufgerufen werden und 50 Euro kosten.



Auch die Krankenkassen zahlen mehr

Unter anderem haben Krankenkassen in Thüringen, Niedersachsen und in Sachsen-Anhalt angesichts rasant gestiegener Kraftstoffpreise dem Taxi- und Mietwagengewerbe finanzielle Unterstützung zugesagt. „Wir freuen uns sehr, dass die Kassen den Ernst der Lage erkannt und schnell reagiert haben, um keine Existenzen zu gefährden und letztlich die Versorgung ihrer Versicherten zu sichern“, sagte beispielsweise Martin Kammer, Hauptgeschäftsführer des Landesverbands Thüringen des Verkehrsgewerbes e.V..

Mit einer Tabelle, die die Mehrkosten je Kilometer abbildete, war die Grundlage für die kurzfristigen Verhandlungen gelegt worden. Kammer: „Wir haben keine Unsummen gefordert, aber für die Unternehmer sind sie überlebenswichtig. Die Reserven sind nach Corona restlos ausgebraucht.“

DATEN, DATEN, DATEN

DIE DRITTE PHASE DER BEREITSTELLUNG VON MOBILITÄTSDATEN TRITZ ZUM 1. JULI IN KRAFT

Das neue Personenbeförderungsgesetz, das 2021 in Kraft getreten ist, regelt auch die Bereitstellung der Daten durch die Mobilitätsanbieter. Zwei Stufen liegen bereits hinter uns, nun wird es auch für das Taxi- und Mietwagengewerbe spannend. Welche dynamischen Daten müssen durch die Unternehmen ab 1. Juli zur Verfügung gestellt werden? Wir versuchen Licht ins Dunkel zu bringen.



Das Taxi ist Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs und gewährleistet die individuellen Mobilität. Und um dies für die Kunden noch planbarer zu machen, werden unter anderem die Daten benötigt.

Die Bereitstellungspflichten treten in unterschiedlichen Schritten in Kraft. Zunächst mussten zum 1. September 2021 die statischen Daten im Linienverkehr zur Verfügung gestellt werden, zum Jahreswechsel waren die statischen Daten im Gelegenheitsverkehr und statische Daten, die Zugangsknoten wie Bahnhöfe und Haltestellen betreffen, fällig. Das war noch eine relativ leichte Übung, denn beim ersten Termin konnte das Taxi- und Mietwagengewerbe noch weitgehend zuschauen, zum Jahreswechsel wurde es schon herausfordernder. Aber zu schaffen. Einzelunternehmer ohne eigene Mitarbeiter oder Solo-Selbständige mussten und müssen auch künftig keine Daten bereitstellen, sie können sich aber freiwillig daran beteiligen. Unternehmen mit mehreren Fahrzeugen aber kommen an der Pflicht nicht vorbei und müssen die Daten weiterleiten. Hierbei kann eine Taxizentrale die Rolle als Erfüllungsgehilfe nach der Mobilitätsdatenverord-

nung übernehmen. Voraussetzung ist die Erlaubnis dazu durch den Unternehmer oder die Unternehmerin.

Vieles wird sich noch einspielen

Der Bundesverband hat gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) dazu in einem Webinar schon mögliche Hilfestellungen gegeben. Das Video (rund 90 Minuten) dazu befindet sich hier.

SCANNEN SIE DIESEN QR-CODE



Die Datenbereitstellungspflicht wird über den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) als den Nationalen Zugangspunkt in Deutschland organisiert. Dazu muss man wissen: Von der EU gibt es ein Programm zur Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme, in jedem Mitgliedsland gibt es daher einen Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten – das ist in Deutschland der MDM. Möglichst viele Mobilitätsdaten sollen so erschlossen werden, von den verschiedensten Verkehrsmitteln und Marktteilnehmern.

Wir stehen noch am Anfang

Wer sich jetzt fragt, wozu das Ganze gut sein soll: Natürlich stehen wir noch ganz am Anfang, die Erfolge werden erst schrittweise sichtbar. Bessere Routenvorschläge in Suchmaschinen und Navigationssystemen sind so ein Ziel. Aber auch bei Baustellenmanagement, Stauvermeidungen und Verkehrslenkungen ist noch

Luft nach oben, dank besserer und verlässlicherer Daten soll man künftig schneller ans Ziel kommen.



SCANNEN SIE DIESEN QR-CODE

Der Bundesverband und der MDM sind in ständigem Kontakt, um Detailfragen zu klären. So wurden Änderungen bei der Registrierung umgesetzt. Da ist beispielsweise die Angabe einer Homepage verpflichtend. Wer über keine eigene Homepage verfügt, ist berechtigt, die Homepage seiner Taxizentrale oder seines Verbandes anzugeben. Damit folgt der MDM einem Vorschlag des Bundesverbandes. Es gibt nunmehr auch eine detaillierte Beschreibung, wie die Datenbereitstellung zu erfolgen hat. Hierbei wird der Pfad durch verschiedene Eingabemaschinen beschrieben und am Ende wird eine Excel-Datei mit den eigentlichen Daten zum Unternehmer hochgeladen.

Software wird angepasst

Software-Entwickler, die mit verschiedenen Angeboten bereits

im Taxi- und Mietwagengewerbe unterwegs sind, unterstützen die Branche und haben in den vergangenen Wochen und Monaten die entsprechenden Schnittstellen vorgestellt. Die Konditionen sind dabei unterschiedlich. Wer eine konkrete Empfehlung an dieser Stelle erwartet, muss leider enttäuscht werden. Da die Voraussetzungen unterschiedlich sind, kann es keine hundertprozentige Lösung für jeden einzelnen Fall geben.



Die Erhebung der Daten geht auf Beschlüsse aus Brüssel zurück. In jedem Land der EU werden die Daten gesammelt. Das Ziel: Die Verbesserung der Mobilität für die Menschen in Stadt und Land sowie weniger motorisierter Individualverkehr in Städten und urbanen Ballungsräumen – ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz.

Ob ganz altes Fahrzeug oder moderner Wagen – an der Datenlieferung kommen sie nicht vorbei. Wenn sie für ein Unternehmen fahren. Lediglich Einzelunternehmer ohne eigene Mitarbeiter oder Solo-Selbständige müssen keine Daten bereitstellen.

Was ist nun ab Sommer notwendig?

Ab dem 1. Juli 2022 müssen auch alle dynamischen Daten übermittelt werden. Das könnte sich in manchen Fällen schwierig gestalten. Wenn es um Infrastruktur und Betriebsstatus geht, müssen Veränderungen bei Taxihaltplätzen wie Verlegungen oder Sperrungen angegeben werden. Beim Auslastungsgrad wird es schon schwieriger. Denn die dynamischen Daten (z.B. Störungen, Verfügbarkeit von Fahrzeugen) sollten natürlich aktuell sein. Alles andere ist ja auch wenig sinnvoll. Doch die Übermittlung in Echtzeit ist für Taxi- und Mietwagenunternehmen in Einzelfällen – vorsichtig gesagt – nicht so einfach. Selbst ein technikaffiner Verband wie der Bitkom kritisiert in einer Stellungnahme, dass Vermittler von Taxi- oder Mietwagenfahrten häufig auch mit mehreren Vermittlern zusammenarbeiten. Damit ist für den einzelnen Vermittler nicht immer nachvollziehbar, wie das einzelne Fahrzeug ausgelastet oder ob eine oder mehrere Personen im Auto sitzen. Beim Taxi kommen zudem noch die spontanen Einsteigertouren dazu, wenn Fahrgäste an einem Taxistand oder am Straßenrand einsteigen.

Und so richtiges Bauchgrummeln wird bei den Unternehmen aufkommen, wenn die tatsächlich abgerechneten Kosten zur Verfügung gestellt werden müssen. Erstens stellt sich die Frage, ob die Einzelaufzeichnungen immer auch digital vorhanden sind. Und zweitens: Wohin gehen diese Daten dann? Bisher waren alle Angaben aus Kundensicht nachvollziehbar – Verfügbarkeit, Tempo, Auslastung usw. Aber was hat es mit den Erlösen auf sich? Das sind natürlich besonders sensible Daten, deren Angaben in den nächsten Wochen noch geklärt werden sollten.

FESTPREISE – IN BERLIN DÜRFTE ES NOCH DAUERN

Eine der wichtigsten Neuerungen im Personenbeförderungsrecht ist die Möglichkeit der Genehmigungsbehörden, Tarifkorridore festzusetzen. Hermann Waldner, Vize-Präsident des Bundesverbandes hatte sich in Ausgabe 1/2022 des Reports deutlich dafür ausgesprochen.

„Ich halte es in Berlin grundsätzlich für machbar, innerhalb eines solchen Tarifkorridors Festpreise für alle Fahrten von A nach B festzulegen. Auch Experten wie der Rechtsanwalt und Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen, Herwig Kollar, sehen das so“, betonte Waldner. Unterdessen haben Städte wie München und Hamburg das Angebot gefestigt und ausge-

baut. Denn dem Taxi-Gewerbe gelingt so der Zugang zu neuen Kunden: „Wer auf dem Verkehrsmarkt der Zukunft bestehen will, muss sogenannte Reiseketten anbieten, also komplette Wege von A nach B mit mehreren Verkehrsmitteln, die exakt aufeinander abgestimmt sind, und für die ganze Reise wird ein Gesamtpreis berechnet.“

Den Berliner Behörden ist diese Erkenntnis des Gewerbes leider nicht so einfach zu vermitteln. Denn Festpreise für bestimmte Verbindungen zwischen dem Flughafen BER und Fahrtzielen in Berlin wurden von der Verkehrsverwaltung des Senats zwar geprüft, aber zunächst zurückgestellt. Rechtliche Probleme wurden als Begründung da-

für genannt. Nun soll im Rahmen künftiger Tarifierungen geklärt werden, ob Festpreise überhaupt möglich sind und wenn ja, dann in welcher Höhe. Liebe Verkehrsverwaltung, möchte man da sagen: Bitte ruft in Hamburg oder München an und lasst Euch die Grundlagen erklären!

HIER GEHT ES ZU DEM VIDEO – SCANNEN SIE DEN QR-CODE

SPORTWAGEN RAMMT TAXI GERICHT: FAHRGAST MUSS 8000 EURO ZAHLEN

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte. Könnte bei dieser Entscheidung des Münchner Landgerichts denken. Ein Sportwagen fuhr auf ein Taxi auf – bezahlen musste allerdings der Fahrgast. Das ist der ganze Fall.

Das Taxi hält und dann....

Der Unfall passierte in der Nähe des Westparks in München, in der Siegenburger Straße vor der Basketball-Halle Audi Dome. Und er liegt auch schon ein bisschen zurück, passiert ist der Crash im Mai

2019. Ein Ehepaar wollte ins Taxi steigen, das rechts am Straßenrand hielt. Der Mann hielt seiner Gattin die Tür auf und ging dann um das Taxi herum. Er wollte sich neben seine Frau auf die Rückbank setzen – und nutzte dazu die hintere linke Tür. In die offene Tür krachte ein Porsche Cayenne und knickte sie nach vorn. Verletzt wurde niemand. Aber wer muss den Schaden zahlen?

Der Fahrgast muss auch auf den Verkehr achten

Wie häufig vor Gericht gab es zwei unterschiedliche Darstellungen. Der Fahrer des Sportwagens hatte nach seiner Auffassung genügend Abstand zum Taxi gehabt. Lediglich durch die plötzlich geöffnete Tür war es dann vorbei mit der Distanz. Der Taxifahrgast sah dies ganz anders, er habe ja quasi schon im Wagen gesessen. Und der Porsche-Fahrer wollte wohl extra eng am Taxi vorbei fahren. Jedenfalls habe er erkennen können, dass das Paar gerade ins Taxi stieg, verteidigte sich der Mann.

Ein Gutachten musste Klärung bringen

Das Gericht forderte schließlich ein Gutachten an. Das sah klipp und klar die Schuld bei dem Taxifahrgast. "Jedem erwachsenen Menschen" sei es daher zuzumuten, dass er vorsichtig einsteigen müsse, hieß es dann in der mündlichen Verhandlung. Auch den Taxifahrer treffe keine Schuld. Daher müsse der Fahrgast die Kosten für die Reparatur der Tür und den gesamten Schaden übernehmen. Insgesamt rund 8.000 Euro.

BUNDESGERICHTSHOF:

UBER OHNE LIZENZ ILLEGAL

UBER SCHEITERT ERNEUT VOR GERICHT

Bereits im letzten Jahr hat das OLG Frankfurt Uber verboten, Fahrten anzubieten, ohne die hierzu erforderliche behördliche Genehmigung zu haben. Wie üblich hat Uber den Rechtsweg bis zum letzten ausgeschöpft – und ist jetzt erneut vor dem höchsten deutschen Gericht gescheitert. Mit einem Beschluss vom 21.04.2022 hat der Bundesgerichtshof die Beschwerde gegen das Frankfurter Urteil als unbegründet zurückgewiesen.

Damit ist das Urteil des OLG Frankfurt rechtskräftig. Danach muss Uber für seinen Fahrdienst Lizenzen bei den zuständigen Behörden beantragen. Die Konsequenz aus diesem Urteil hat für Uber weitreichende Folgen. Vor-



aussetzung für eine Lizenz ist, dass Uber in Deutschland örtliche Niederlassungen gründet und damit in vollem Umfang den deutschen Steuergesetzen unterliegt. Schätzungen zufolge beträgt der Uber-Umsatz in Deutschland mehrere hundert Millionen Euro im Jahr.

Dieter Schlenker, Vorstandsvorsitzender von Taxi Deutschland eG, fordert von den Behörden jetzt konsequentes Handeln. „Das höchste deutsche Gericht hat zum wiederholten Mal festgestellt, dass Uber sich nicht an die deutschen Vorschriften für die Beförderung von Personen hält. Uber hat sich bis heute geweigert, die Vorschriften zu befolgen. Damit muss jetzt endlich Schluss sein.“

Nach dem Gesetz können Beförderungen von Personen ohne die hierzu erforderliche Erlaubnis mit Geldstrafen bis zu 20.000 € für jeden Einzelfall bestraft werden. Im Wiederholungsfall kann der Beförderungsdienst von Uber verboten werden. Außerdem drohen

Über Ordnungsgelder von bis zu 250.000 Euro, wenn sie gegen die Unterlassungsverfügung verstoßen. Diese Ordnungsgelder wird Taxi Deutschland bei festgestellten Verstößen beantragen.

Seit dem Markteintritt von Uber wurde in mehr als 100 Gerichtsverfahren festgestellt, dass Uber und die von Uber beauftragten Subunternehmer gegen zentrale Vorschriften des Gewerbebereichs verstoßen. Schlenker: „Jedem kleinen Taxiunternehmer droht der Lizenzentzug bei geringfügigen Verstößen gegen das PBefG. Uber hat sich in Deutschland immer wieder über das Gesetz gestellt, ohne dass ernste Konsequenzen ergriffen wurden.“

HEINZ PETER IST IM ALTER VON 92 JAHREN VERSTORBEN



PRIVAT

Heinz Peter war Vize-Präsident des BDP (Bundesverbands des

Deutschen Personenverkehrsgewerbes) und nach der Fusion der Verbände 1983 bis 1995 Präsident des BZP, der heute Bundesverband Taxi und Mietwagen heißt. Während sich die Verbände immer neue Namen gaben, blieb Heinz Peter immer Heinz Peter und war damit außerordentlich erfolgreich. Er stand an der Spitze des Gewerbes in Berlin, in der Bundesrepublik und in Europa. Wir trauen um einen großen Vertreter des Gewerbes, der über Jahrzehnte das Gesicht des Taxis prägte. Seine Taxikarriere begann aus der Not heraus: Während der Blockade

West-Berlins gab es für ihn als jungen Kfz-Handwerker keine Arbeit in der Stadt. Also musste er sich eine Alternative suchen, um über die Runden zu kommen. 1948 wurde Heinz Peter Taxifahrer für amerikanische Besatzungssoldaten bei Taxibal. 1950 wurde er Unternehmer und dann mehr und mehr zum Sprachrohr des Gewerbes. Vom Vorstandsmitglied im Verband Berliner Export-Taxen-Halter bis hin zum Taxi-Präsidenten der International Road Union (IRU). Heinz Peter kämpfte energisch für die Interessen der Kleinunternehmer. Er kam aus „kleinen

Verhältnissen“ und hatte es ganz nach oben geschafft, war per Du mit allen Regierenden Bürgermeistermeistern Berlins, den Verkehrsministern und vielen Wirtschaftsgrößen und nutzte diese Bekanntheit immer wieder für die Interessen des Taxis. 1995 endete seine Zeit an der Spitze des BZP. Im Rückblick auf sein außerordentliches und mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnetes Engagement wird Heinz Peter mit diesem Satz zitiert, der ihn vielleicht besser charakterisiert als alles andere: „Ick hab nüscht weiter, als meine Arbeit jetan.“

GERD GUTENDORF LEBT NICHT MEHR



TUXEN

Plötzlich und unerwartet ist Gerd Gutendorf gestorben. Seit 1977 war er als Taxiunternehmer tätig

und führte damit in dritter Generation das Taxi- und Mietwagenunternehmen in Koblenz weiter, das bereits seit 1919 in der Stadt an Rhein und Mosel aktiv ist. Seit 1977 war Gerd Gutendorf in diversen Funktionen in der Taxi Koblenz e.G. aktiv, zuletzt als Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Parallel engagierte er sich auch in den Gewerbeverbänden. Hier übernahm er mehrere Führungsaufgaben im Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland (VDV Rheinland) und war zuletzt Stellvertretender Verbandsvorsitzender sowie Vorsitzender der

Fachsparte Taxi und Mietwagen. Auch auf Bundesebene engagierte sich der Koblenzer für das Gewerbe und war gefragtes Mitglied in mehreren Fachausschüssen, unter anderem langjährig aktiv im Ausschuss Öffentlichkeitsarbeit sowie im Ausschuss Taxizentralen und Technik.

Bei der Herbsttagung des Bundesverbands in seiner Heimatstadt Koblenz 2019 hielt er eine launige Rede über den „Bundesverband Taxi und ein bisschen Mietwagen“, kritisch anspielend auf den neuen Namen und das neue Logo. Als jedoch einige Verbände aus dem ge-

meinsamen Bundesverband austraten, entschied er sich, selbst für den Bundesvorstand zu kandidieren und die Geschicke des Verbandes ein Stück weit selbst mit in die Hand zu nehmen. Gerd Gutendorf wurde 2021 in den Vorstand des Bundesverbands gewählt.

Auch im Angesicht großer Herausforderungen behielt er stets seinen großen Sinn für Humor. „Die Lage ist hoffnungslos, aber nicht ernst“, war ein Spruch, den er häufiger einbrachte, um die Stimmung aufzuhellen. Wir werden Gerd Gutendorf in bester Erinnerung behalten.

RUND 2000 KILOMETER FÜR DIE FREIHEIT

Das Taxi-Gewerbe muss nach zwei Jahren Corona und rasant gestiegenen Kraftstoffpreisen selbst mächtig kämpfen. Aber Solidarität war stets ein Kennzeichen der Branche – und ist es angesichts des Krieges in der Ukraine wieder. Hilfsgüter und Spenden werden gesammelt und an die polnisch-ukrainische Grenze transportiert, auf dem Rückweg werden Menschen in Sicherheit gebracht.



Im März sagte Leszek Nadolski, Chef der Berliner Taxiinnung: „Was kann das Taxi am besten? Wir können Menschen befördern!“ Und von der Idee bis zum Start vergehen tatsächlich nur wenige Tage. Jürgen Hartmann von der Taxi Times sagt spontan: „Wir übernehmen die Spritkosten“ – und schon rollen wir los. Unser Ziel heißt Przemysl.

Bahnhof Przemysl – das Tor zur Sicherheit

Przemysl, ganz im Osten von Polen, ist für viele Flüchtlinge die erste Station auf der ungewissen Reise in den Westen. Wir bahnen uns den Weg durch die Menschenmenge im Gebäude – Mädchen und Frauen jeden Alters, dazwischen Kinder und Halbwüchsige. Und viele Menschen in gelben Westen, die freiwilligen Helfer. „Wir haben fünf oder sechs Plätze nach Berlin!“ Maciej, der Freiwillige, der

unseren Vito mit Fahrgästen füllt, winkt ganz aufgeregt: „Fahrt Ihr auch nach Wroclaw?“ – „Taxi ist Dienstleister, klar fahren wir auch nach Wroclaw!“, entgegen wir. Und schon wird Katja, Anfang 30, mit ihrem zweijährigen Sohn Maxim, mit uns fahren. Sie stammt aus Poltawa, einer Stadt in der Zentralukraine mit rund 300.000 Einwohnern, und will bei einer früheren Schulfreundin unterkommen. Sekunden später stehen auch die anderen Fahrgäste fest: Nina, eine Rentnerin aus Odessa, will zu ihrem Sohn nach Warstein, dazu Inna mit ihrem 13jährigen Sohn Aljona, deren Heimat Kiew ist und die nun Köln zum Ziel haben.

Mehrere Tage bis zum Ziel

Als wir unsere Fahrgäste aufgenommen haben, haben sie schon etwa 48 Stunden Flucht hinter sich. Im Bahnhof von Lviv haben sie die

erste Nacht verbracht, ehe sie in Przemysl ankamen, sind weitere 24 Stunden vergangen. Und immer die Angst um die Lieben daheim. Alle fünf haben auf den ersten Kilometern im Vito nun die Augen geschlossen – ob sie wirklich schlafen können, wissen wir nicht. Nach zweieinhalb Stunden die erste Rast in der Nähe von Krakow. Frau Feja hat alles perfekt vorbereitet: Wir haben selbstgebackenen Kuchen an Bord, 5-Minuten-Terrinen, Süßigkeiten und Getränke. Nur heißes Wasser müssen wir uns in der Raststätte besorgen. Und auch hier spüren wir die Herzlichkeit, mit der ein ganzes Land den Flüchtlingen hilft. „Wir haben draußen fünf Flüchtlinge im Auto – könnt Ihr uns die große Thermoskanne mit heißem Wasser vollmachen?“ – „Klar. Kein Thema“, sagt ein Mittvierziger hinterm Tresen, dessen Namensschild ihn als Tomasz ausweist. In der Frühlingssonne machen wir dann ein improvisiertes Mittagspicknick – und ernten viele dankbare Blicke. Katja ist überglücklich, als wir sie mit ihrem Sohn bei ihrer Schulfreundin absetzen.

Die Fahrt gegen die Uhr

Ab jetzt fahren wir gegen die Uhr. Denn an diesem Sonntagabend geht um 21.20 Uhr der letzte Zug nach Köln vom Berliner Haupt-

bahnhof. Eine 50 Kilometer lange Autobahnbaustelle, bis direkt zur deutschen Grenze, lässt uns den Kampf leider verlieren. Als wir am Hauptbahnhof ankommen, zeigt die Uhr genau 21.20 Uhr. Rentnerin Nina nimmt es gelassen: „Dann verbringen wir eben noch eine Nacht auf einem Bahnhof, aber wir sind in Sicherheit!“ Sie hat eben noch mit ihrem Mann in Odessa telefoniert. „Da wird schon wieder geschossen – es ist unklar, ob vom Meer her oder vom Land. Aber wenn der Krieg vorbei ist, müsst Ihr uns in Odessa besuchen. Es ist eine wunderbare Stadt“, schwärmt sie. Wir geleiten die drei zum Welcome Center, deutsche Helfer kümmern sich nun um sie und organisieren die Weiterreise. Rolf Feja sieht müde aus, aber seine Augen glänzen: „Das ist für mich Taxi. Wir machen derzeit wirklich schwere Zeiten durch, aber wir bleiben immer solidarisch.“ Und wir freuen uns gemeinsam über das Erreichte. Wenn wir jetzt nicht gemeinsam zeigen, welche Kraft ein freies und solidarisches Europa hat – wann dann?

Fünf Leute, mag mancher lächeln oder lästern. Aber es sind fünf traumatisierte Schicksale, denen wir geholfen haben. Das Taxigewerbe macht, was es am besten kann – befördern. Fünf Menschen sind jetzt in Sicherheit, es waren rund 2000 Kilometer für die Freiheit!

BERLINER TAXIINNUNG

BLICKT NACH VORN

Trotz immenser Probleme



berer, bezahlbarer und verfügbarer Mobilität.

Mit 14 Euro Umsatz in der Stunde kann man keinen

Mindestlohn bezahlen

„Jeden Tag verlieren wir ein bis zwei Taxen“, sagte Leszek Nadolski vor Journalisten. Das ist tragisch für das Gewerbe. Aber unterm Strich, so der Chef der Berliner Taxiinnung, bedeutet es viel mehr: „Wir sind in Berlin dabei, unsere bestehende Infrastruktur zu verspielen!“ Denn, wenn kein Taxi mehr fährt, steht auch die individuelle Mobilität jedes einzelnen auf dem Spiel. Aber wenn dies der Fall ist, verzichtet kaum jemand auf eigene Auto. Damit kippt die ganze Mobilitätswende.

Pessimismus und Optimismus können manchmal ganz schön nah beieinander liegen. Sieht man die nackten Zahlen, dann gehört viel Mut dazu, nicht die Flinte ins Korn zu werfen. Schaut man nach vorn, gibt es da die Vision von sau-

Es sind mehrere Gründe, die das Berliner Gewerbe in Existenznöte bringen: Neben den Corona-Folgen gehört ein eklatantes Versagen der Aufsichtsbehörden dazu. Ferner auch neue Angebote der hauptstädtischen Verkehrsgesellschaft BVG, die im Taxi-Bereich wildern, die gestiegenen Kraftstoffpreise und die Schließung des Flughafens Tegel haben auch ihre Spuren hinterlassen. Am neuen BER auf Brandenburger Gebiet dürfen nur 400 Berliner Taxis laden – von derzeit noch knapp 5.900. „Wenn ich 14 Euro in der Stunde Umsatz habe – wie soll ich dann ab Herbst 12 Euro Mindestlohn zahlen?“, fragte Nadolski stellvertretend für viele Unternehmen. Michael Oppermann

brachte es für den Bundesverband auf den Punkt: „Wir gehören zum ÖPNV – aber wir sind die einzigen, die ihr Einkommen komplett erwirtschaften müssen. Busse und Bahnen werden dagegen gefördert.“ Diese Förderung müsse jetzt endlich von den Ländern und Kommunen auch für das Taxi- und Mietwagengewerbe in Angriff genommen werden. „Der Gesetzgeber hat mit dem Personenbeförderungsgesetz den Städten einen Instrumentenkasten an die Hand gegeben. Aber in Berlin verstaubt dieser Instrumentenkasten“.

Mobilitätswende nur mit Taxi

Dennoch läst sich die Branche nicht entmutigen. „Noch haben wir in Berlin ein sehr gutes Angebot, in zwei bis zweieinhalb Minuten nach der Bestellung sind wir beim Kunden“, betonte Bundesverbands-Vizepräsident Hermann Waldner. Aber den knapp 5.900 Taxis stehen annähernd 4.000 Mietwagen von Uber, Bolt und FreeNow gegenüber. Damit wird nicht nur das Angebot

für die Fahrgäste schlechter, denn die genannten Unternehmen sind meist in der Innenstadt unterwegs. Damit brechen auch die Umsätze im Taxigewerbe ein – und die Bereitschaft zur Umstellung auf alternative Antriebe in der Taxiflotte hält sich in Grenzen. Dennoch steht die Branche für die Mobilitätswende bereit. Nicht nur mit E-Taxis, sondern experimentiert auch mit Wasserstoff-Fahrzeugen und Autos mit Wechsel-Akku (im Report 03/2021 haben wir das Projekt ausführlich vorgestellt).

Unterm Strich bleibt der Appell an die Verkehrspolitik aller Parteien: Wer bezahlbare Mobilität rund um die Uhr für alle will, muss auch dafür sorgen, dass die wirtschaftlichen Voraussetzungen bei den Unternehmen stimmen. Wenn das der Fall ist, ist das Gewerbe ein sehr verlässlicher Partner bei der Mobilitätswende. Oder wie es Hermann Waldner formulierte: „Wenn so eine Struktur wie beim Taxi erst einmal zerstört wurde, ist es schwer, dieses Netz wieder aufzubauen!“ Schon deshalb muss man es erhalten.

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

Januar 2022

Alexandra und Ricardo Eismann	TAXI RUF Köln Wirt. Verein
Christoph Mensch	Kölnener Taxiunternehmen eG
Gerold & Heike Heusinger	
Pantelis Kefalianakis	
Tobias Sandkühler	

Februar 2022

Alexandra und Ricardo Eismann	Tobias Sandkühler
Christoph Mensch	Interessengem. Saarbrücker
Gerold & Heike Heusinger	Taxiunternehmer (IGST) e.V.
Pantelis Kefalianakis	

März 2022

Alexandra und Ricardo Eismann	Tobias Sandkühler
Christoph Mensch	Horst Kroemer
Gerold & Heike Heusinger	Funktaxi Zwickau und
Pantelis Kefalianakis	Umgeb. e.G.

Spende Kennwort Wolfgang Kurth

Michael Hoyer
 Kai Uwe Johann und Johann Barfknecht
 Volker Warnken
 Taxi Ruf Bremen
 Gemeinschaftspraxis Elisabeth Bornmann
 Sandra Schwenke
 Peter und Gisela Hoyer
 Erika Krenzer
 Hillard Ahrens
 Jens und Susanne Huener
 Reinhard Schmid und Familie Huntemann
 Sabine Kurth
 Günter Franz
 Rolf Doehe
 Günter von Ahsen
 Rüdiger Prinz
 Silke Menzel

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

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

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

**TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG**

**IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF**