

BUNDESVERBAND: OHNE TAXI FUNKTIONIERT MOBILITÄT NICHT

In Berlin wird ständig über die unterschiedlichsten Themen debattiert. Wenn es um Mobilität geht, ist der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. stets dabei. So auch bei der Tagung „Mobilität 4.0 – Innovative und vernetzte Konzepte für den Verkehr der Zukunft“ der FDP-nahen Friedrich Naumann Stiftung. „Wo über Mobilität der Zukunft gesprochen wird – da darf das Taxi nicht fehlen“, betont BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann. „Als Branche müssen wir Trends aus Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik aufgreifen und zu tragfähigen Geschäftsmodellen für unsere Unternehmen entwickeln.“

Das sei keineswegs einfach und bedarf oft auch der richtigen Weichenstellungen aus der Politik. So hat der Bundesverband für die Flottentransformation seinen „Bundesfahrplan E-Taxi“ vorgelegt, mit dem er die Politik immer wieder konfrontiert. Gerade für den ländlichen Raum gibt es das Konzept für ein „ÖPNV-Taxi“, mit dem das Taxi in die öffentliche Finanzierung einbezogen werden soll, um ein ausreichendes

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland Volker Wissing und Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes für Taxi und Mietwagen e.V.

Mobilitätsangebot flächendeckend in Deutschland zu gewährleisten. „Die Politik ist in der Verantwortung, und solche Tagungen sind eine willkommene Gelegenheit, daran immer wieder zu erinnern.“

Das Taxi ist Teil der mobilen Zukunft. „Dabei lautet die Frage nicht: ‚Wie können wir unser Geschäftsmodell auch in Zukunft noch weiterfahren?‘, sondern vielmehr ‚Wie können wir unser Geschäftsmodell so anpassen, dass wir die Chancen der Mobilität Zukunft für uns nutzen können?‘“, betonte Oppermann bei der Konferenz. „Es ist an uns, Lösungen zu formulieren und für diese zu werben. Auf der politischen Bühne macht der Bundesverband Taxi und Mietwagen genau das.“



PARLAMENTARISCHER ABEND DES BUNDES- VERBANDS IN BERLIN

Das Taxi als Motor der Mobilitätswende – unter diesem Titel wird der diesjährige Parlamentarische Abend am 22. Juni 2023 ab 18:30 Uhr in der Vertretung der Freien und Hansestadt Hamburg in Berlin stattfinden. Als Redner haben wir für dieses Event die drei für den Taxiverkehr zuständigen Verkehrsminister der Regierungskoalition gewinnen können: Martin Kröber (SPD), Stefan Gelbhaar (Grüne) und Jürgen Lenders (FDP).

Im Gespräch mit BVTM-

Verbandspräsident Herwig Kollar beleuchten sie die Rolle des Taxi- und Mietwagengewerbes für die Herausforderungen der Zukunft: Wie kann der Gelegenheitsverkehr optimal für die Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum eingesetzt werden? Wie gelingt die Verzahnung mit dem Linienverkehr und wie können wir das Taxi in die ÖPNV-Strukturen einbinden? Was braucht es, damit die Flottentransformation hin zu emissionsfreien Fahrzeugen gelingt?

TABEA ZEIGT, WAS TAXI KANN!

Eine Million gefahrene Kilometer, zufriedene Kunden und eine Entlastung für die Umwelt. Andere würden sich mit dieser Bilanz vielleicht zurücklehnen. Doch damit gibt der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. sich nicht zufrieden und nimmt die nächsten Ziele ins Visier. Das bisher größte deutsche Pooling-Verkehrsangebot soll weiter wachsen.

Bundesverband treibt Deutschlands größten Pooling-Verkehr voran

Es gibt eine Radioreklame in Deutschland, in der ein Autohaus mit mehreren Standorten für sich mit dem Slogan wirbt „Unsere Größe – Ihr Vorteil!“ Dies könnte man auch auf das Taxigewerbe übertragen. Denn als der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (BVTM) vor einigen Jahren bei einer Ausschreibung der Deutschen Bahn die Ersatzfahrten

für das Unternehmen erneut für sich gewinnen konnte, war die Größe der Taxiflotte einer der entscheidenden Vorteile. Mehr als 50.000 geeignete Fahrzeuge rund um die Uhr in ganz Deutschland verfügbar, da konnte kein anderer Anbieter mithalten. „Unsere Größe – Ihr Vorteil“ bringt aber auch für die BVTM-Mitglieder Gewinn. Und das im direkten Sinne. ...

IMPRESSUM



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

Alte Leipziger Straße 6, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
www.facebook.com/BVTMeV
www.twitter.com/BVTMeV

Redaktion

Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

Weiter auf
Seite 2

TABEA ZEIGT, WAS TAXI KANN!

FORTSETZUNG
VON SEITE 1

**TaBeA geht
an den Start**

TaBeA ist nicht der Name eine geheimnisvollen Schönheit, sondern das Kürzel für das Taxi-Bestell- und Abrechnungssystem. Und es beinhaltet die Bemühungen der Partner um die Digitalisierung der Bahngutscheine für die Fahrgäste. Per QR-Code werden die Daten eingelesen, die überwältigende Mehrheit der Vermittlungsanbieter hat die Technik dahinter in die Systeme integriert. Was den Fahrgästen eine unkomplizierte Beförderung ermöglicht, bringt nun auch den Taxi- und Mietwagenunternehmen eine unkompliziertere Abrechnung als in früheren Zeiten. Michael Oppermann, Geschäftsführer des BVTM: „Wir sind mit dem Projekt in über 70 Städten gestartet und ständig kommen neue Kommunen hinzu. Über eine Million Kilometer wurden so bereits gefahren – rein statistisch mit 2,2 Fahrgästen pro Fahrt.“ Und während alle anderen nur über Pooling reden, ist TaBeA ein Angebot, dass auch Klimaaktivisten Freudentränen in die Augen treiben dürfte. Denn die Bündelungsquote beträgt nach den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 114 Prozent. Zum Vergleich: Anbieter wie Moia schaffen nur runde 70 Prozent.

Zur Ausschreibung für die Bahnersatzfahrten gehörte auch die Vorgabe, die Zahlung für die

Leistungen künftig komplett digital abzuwickeln. Adé Zettelwirtschaft. Die Bahn erteilt den Auftrag digital. Die Kunden bekommen einen QR-Code und wählen ihr Taxi selbst. Dort wird der Gutschein eingelesen, mit den Daten des Taxi- und Mietwagenunternehmens versehen und weiter an ein Abrechnungsportal übermittelt. Von dort erfolgt dann



auch die Bezahlung der Fahrt. Das geht nicht nur schneller, sondern im Idealfall werden auch keine umfangreichen Nachbearbeitungen fällig. Das spart Zeit und Personal – und Nerven bei denjenigen, die auf die Abrechnung der Fahrt warten. „Damit sind erstmals alle Taxileistungen in Deutschland in einem System gebündelt“, sagt Michael Oppermann und weist auf die enge Verzahnung mit dem Fern- und Regionalverkehr der Bahn hin.

**Perspektive: Neue
Partner neben der Bahn**

Bei diesem großflächigen Angebot werden auch andere Anbieter hellhörig. Denn wenn etwas auf der Schiene und abseits der Gleise funktioniert, funktioniert es vielleicht auch in der Luft? Gutscheine für Flugverspätungen oder Umbuchungen gibt es auch bei Fluggesellschaften wie der Lufthansa. Schon heute wickelt der Konzern bestimmte Strecken mit der Bahn ab. Zwischen Berlin und Frankfurt Flughafen verkehrt beispielsweise mehrmals täglich ein ICE, weitgehend ohne Halt auf Unterwegsbahnhöfen, der statt einer Zugnummer eine LH-Flugnummer hat. Aber auch bei Verzögerungen von Kurzstrecken in der Luft ist das Taxi eine willkommene Alternative. Erst recht, wenn dann die Abrechnung ohne Komplikationen möglich

wie die Bahn. Aber wir sitzen gemeinsam mit unseren Partnern an einem Tisch, um beste Qualität abzuliefern.“ Die Systemanbieter FMS, Seibt & Straub und Gefos sowie Taxi Deutschland gehörten zu den Gründern, die TaBeA mit aus der Taufe gehoben haben. Der Teufel steckt oftmals im Detail, heißt in diesem Fall, in den Regionen. Während FMS und gefos in den größeren Städten die Platzhirsche sind, ist das in kleineren Kommunen nicht so. Zudem: Überall gibt es Unternehmen, die auf die Leistungen einer Zentrale verzichten – die aber auch in den Genuss dieser Bahnersatzfahrten kommen sollen. Und die auch unverzichtbar sind, wenn man „Unser Größe – Ihr Vorteil“ konsequent anwenden will. Das hat der Bundesverband nun gestemmt, TaBeA ist offen für alle.

**Bundesverband
gestaltet die Zukunft**

Noch ist vieles Zukunftsmusik, aber in den Köpfen der Beteiligten gibt es längst weitere Visionen. TaBeA macht's möglich. „Wir erreichen die Abdeckung auch abseits der Städte und können somit die Anwendung auch auf andere Kunden übertragen“, betont Oppermann und skizziert weiter: „Für die Mobilität von morgen braucht es keine neuen Flotten und Anbieter, die oftmals mit großem Förderaufwand an den Start gehen. Wir sind der natürliche Partner für die Städte und Landkreise, die über schlaue Pooling-Verkehre nachdenken!“ Und dies werden immer mehr. Zwar wird schon lange darüber debattiert, dass Taxis und Mietwagen halbleere Busse besser und preiswerter ersetzen können. Aber durch den wachsenden finanziellen Druck der Gemeinden und ein Angebot wie TaBeA könnten die Debatten von einst nun auch in praktische Ergebnisse münden.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen ist Partner der Deutschen Bahn – vertraglich im Rahmenvertrag werden die Bedingungen sowie die bundesweit gültigen Preise für Fahrten bei Zugunregelmäßigkeiten und Personalfahrten bestimmt.

ist. Wenn eine fehlerhafte Nutzung ausgeschlossen ist und mehrere Fahrgäste in einem Wagen befördert werden können. Wenn digital überprüft werden kann, ob und wie die Fahrt stattgefunden hat.

**BVTM kooperiert mit
Systemanbietern**

Michael Oppermann verweist bei dem Projekt auf die Partner: „Natürlich ist ein Verband wie der BVTM der Ansprechpartner für andere Mobilitätsdienstleister

TAXISTIFTUNG KANN FINANZIELLE NOT LINDERN

**SPENDEN NACH
BRUTALEM MORD AN
BERLINER TAXIFAHRER**

Kurz vor Ostern geschah in Berlin ein schrecklicher Mord: Der 49-jährige Taxifahrer Mustafa A. wurde in seinem Fahrzeug durch einen Messerstich so schwer verletzt, dass er kurz darauf starb. Er hinterlässt eine Frau und zwei Kinder. Seine letzte Fahrt führte ihn vom Bahnhof Südkreuz in die Brahmsstraße im Villenviertel Grunewald. Der mutmaßliche Täter wurde kurz darauf gefasst.

Finanzielle Hilfe der Taxibranche für Hinterbliebene von Mordopfer

Die Vorpremiere zum Film „Im Taxi mit Madeleine“ war schon länger geplant, durch den Mord an Mustafa A. änderte sich die Veranstaltung. Für eine Schweigeminute erhob sich das Publikum, auch die Nichte des Mordopfers, dass in der Türkei beigesetzt wurde, war gekommen. Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes und Geschäftsführer von Taxi Berlin, sagte: „Wir wissen natürlich, dass keine Summe den Verlust eines Menschen ausgleichen kann. Aber auf die Hinterbliebenen kommen enorme Kosten zu, bei deren Bewältigung wir helfen wollen. Taxi Berlin spendet für jedes Berliner Taxi einen Euro, das sind insgesamt 5.400 Euro. Eine weitere Spende in Höhe von 5.000 Euro wird der Gustav-Hartmann-Unterstützungsverein e. V. übergeben. Und die TAXIstiftung wird über 20.000 Euro zur Verfügung stellen. Hermann Waldner: „Die finanzielle Unterstützung zeigt einerseits die

Geschlossenheit des Gewerbes und soll andererseits den Hinterbliebenen helfen, das Geschehene besser zu verkraften.“

Tragischer Unfall in Karlsruhe

Die TAXIstiftung kann finanziell auch in anderen Fällen helfen. So ereignete sich im März in der Nähe von Karlsruhe ein Unfall mit einem Großraum-Taxi. Wie die Polizei mitteilte, war ein 25 Jahre alter BMW-Fahrer ins Schleudern geraten und war mit dem entgegenkommenden Großraumtaxi kollidiert. Alle vier Fahrzeuginsassen im BMW wurden getötet sowie ein 28-jähriger Fahrgast des Taxis. Der 56-jährige Taxifahrer und ein weiterer Fahrgast wurden schwer verletzt ins Krankenhaus eingeliefert.

Helfer wird in München zum Opfer

Schon im vergangenen Jahr ereignete sich ein Unfall in München, der für Schlagzeilen sorgte. In der Neujahrsnacht wollte der Münchner Taxifahrer Basar Alici einem Betrunkenen nach einem Sturz helfen. Anschließend wollte er ein Polizeiauto anhalten, damit sich die Beamten um den Mann kümmern konnten. Doch der Wagen übersah ihn, der Taxifahrer kam selbst schwerverletzt ins Krankenhaus. Die Münchner Taxibranche sammelte sofort für das Opfer, dazu kam ein Scheck von der TAXIstiftung. Michael Oppermann vom Bundesverband Taxi und Mietwa-

Seit über 30 Jahren gibt es die TAXIstiftung Deutschland. Gegründet 1991 von der Taxi Auto Zentrale Stuttgart e.G. trat zwei Jahre später der Bundesverband bei und betreut sie heute. Die Aufgabe ist heute wie vor über 30 Jahren gleich. Unschuldige in Not getretene Opfern und ihren Angehörigen aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe soll mit Spenden die schwere Zeit erleichtert und ihre finanzielle Not gelindert werden.



Kolleginnen und Kollegen gedachten des getöteten Kollegen im Cinema Paris in Berlin. Eine schon länger geplante Vorführung des französischen Films „Im Taxi mit Madeleine“ begann mit einer Schweigeminute und einer Erinnerung an den ermordeten Mustafa A., bei der auch seine Nichte anwesend war.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Februar 2023

Alexandra & Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

März 2023

Alexandra & Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

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

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

gen e.V., der die gemeinnützige Stiftung betreut: „All diese Fälle zeigen, wie wichtig die Stiftung ist. Jeder Kollege, jede Kollegin im

Gewerbe kann ganz schnell in die Situation geraten, dass finanzielle Hilfe benötigt wird. Dann stehen wir bereit.“

KOMMT JETZT BALD DIE ONLINE-PRÜFUNG?

DIE UNENDLICHE GESCHICHTE UM DIE FACHKUNDE



Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen:
 „Eine Fachkunde ohne Prüfung wäre zur Farce verkommen. Gleichzeitig muss auch dem grassierenden Fahrer-mangel Rechnung getragen werden.“

Es scheint so, als ob das Thema „Kleine Fachkunde“ in diesem Jahr doch zu einem Ende geführt wird. Jedenfalls hat die Verkehrsministerkonferenz auf ihrer Tagung in Aachen Ende März den Tagesordnungspunkt 6.9 beschlossen. Der besagt in kurzen Punkten, dass das vorgeschlagene Vorgehen zur Einführung einer Online-Prüfung zum Erwerb des Kleinen Fachkundenachweises bestätigt wird und das

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Prüfungsinhalte festlegen und gemeinsam mit den Ländern abstimmen soll. Und das BMDV wird der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Umsetzung in der Herbstsitzung 2023 berichten. Nun ja, schnell ist eben anders. Aber man ist zufrieden, wenn es überhaupt vorwärts geht.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen jedenfalls begrüßt den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz. Verbandspräsident Herwig Kollar: „Unsere Argumente haben am Ende überzeugt. Eine Fachkunde ohne Prüfung wäre zur Farce verkommen. Gleichzeitig muss auch dem grassierenden Fahrer-mangel Rechnung getragen werden. Die Pflicht zur Online-Prüfung ist ein guter Kompromiss

aus Qualität und Pragmatismus, für den wir auch in vielen Gesprächen beim Bund und den Ländern gewonnen haben.“

Mit dem Bundesverkehrsministerium ist bereits vereinbart, dass der Bundesverband bei der Ausarbeitung der Prüfungsinhalte mitwirken wird. So soll sichergestellt werden, dass die Prüfung praxisnah und mit den tatsächlich relevanten Themen ausgestaltet wird. Kollar: „Wir haben frühzeitig unsere Unterstützung zugesagt und werden diese Zusage jetzt auch einhalten. Schön, dass wir endlich über Inhalte sprechen können.“ Hierzu hat der Bundesverband bereits in seinen Ausschüssen konkrete Vorschläge ausgearbeitet. Der Themenkatalog gliedert sich in die Themen Verkehrsverhalten (Beispiel: Kindersicherung),

Besondere Anforderungen für den Gelegenheitsverkehr (Beispiel: Beförderungspflicht, Rückkehrpflicht), Steuerrecht und Zivilrecht (u.a. Anwendungsbereich vermindelter Steuersatz), Überfallsicherheit (Vorschriften und Prävention) sowie Dienstleistung und Service (hoffentlich selbsterklärend).

Für den Bundesverband drängt Kollar nun auf eine schnelle Umsetzung: „Die Verkehrsministerkonferenz hat grünes Licht gegeben, jetzt wollen wir gemeinsam Gas geben.“ An die eigene Branche gerichtet mahnt er: „Durcheinanderlaufen hilft nicht. Im Bundesverband haben alle Mitgliedsorganisationen ihre jeweiligen Sichtweisen beigetragen und sich dann auf eine gemeinsame Linie verständigt. Nur so gelingt gute gewerbepolitische Arbeit.“

Das neue Zuwanderungsgesetz ist auf dem Weg und soll künftig bürokratische Hürden für Menschen aus dem Weg räumen, die auf unserem Arbeitsmarkt Fuß fassen wollen. Voraussetzung ist Berufserfahrung oder persönliches Potenzial. Für die Taxi- und Mietwagenbranche hat die Zuwanderung eine große Bedeutung. Das sagte BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann beim Parlamentarischen Frühstück der Mittelstandsallianz mit dem stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden der FDP, Konstantin Kuhle (MdB). Die Mittelstandsallianz vertritt mit mehr als 30 Partnerverbänden, darunter auch der BVTM, die Interessen von über 900.000 Unternehmerstimmen.

Zuwanderung dürfe aber nicht nur in hochgezahlten Jobs stattfinden: „An jedem zweiten Taxi ist

FACHKRÄFTEMANGEL & ZUWANDERUNG

BUNDESVERBAND DISKUTIERT MIT FDP-POLITIKER



heute hinten ein Aufkleber drauf: Kollegen gesucht. Bei LKWs und Bussen sieht es nicht anders aus. Fahrer-mangel ist ein zentrales Thema für das gesamte Mobilitätsgewerbe und Zuwanderung ist einer der Schlüssel, wenn auch nicht der einzige, um diese Herausforderung zu meistern.“

Anders als in anderen Wirtschaftszweigen ist es in der Mo-

bilitätsbranche gar nicht möglich, die Arbeit ins Ausland zu verlagern, sondern die Arbeit muss hier vor Ort erbracht werden. Daneben sprach Oppermann auch an, dass hier lebende Menschen leichter für den Arbeitsmarkt zu Verfügung stehen sollten. Ganz praktisch geht es hier beispielsweise auch um die Anerkennung der Fahrerlaubnis von Menschen aus der Uk-

raine. Bisher fehlt die Ukraine auf der Liste derjenigen Staaten, deren Fahrerlaubnisse unkompliziert anerkannt werden, damit kommen sie für den deutschen Fahrermarkt kurzfristig nicht in Betracht. Konstantin Kuhle sagte zu, mit dem Bundesverband im Austausch zu bleiben, um zu dieser Thematik eine pragmatische Lösung zu finden. Der BVTM-Geschäftsführer hierzu: „Es ist wichtig, die konkreten Probleme gegenüber Politikern anzusprechen. Das machen wir und ich bin optimistisch, dass wir gute Lösungen finden werden. Der Fahrer-mangel ist kein Problem, dass die Politik für uns lösen wird. Aber sie kann einige Rahmenbedingungen so anpassen, dass es unseren Unternehmen leichter fällt, ihre Herausforderungen zu meistern und weiter die Mobilität für Jedermann sicherzustellen.“

TSE-ENTWURF

BUNDESVERBAND: ES DARF KEINE AUSNAHMEN GEBEN

Im offiziellen Beamten-Sprachgebrauch handelt es sich um den „Entwurf eines Anwendererlass nach §146a“. Im Gewerbe wird kurz und bündig vom TSE-Entwurf gesprochen. Aber unabhängig vom Namen haben auch die Beteiligten noch erhebliche Meinungsverschiedenheiten, wie die künftige Regelung ausgestaltet sein sollte. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hat nun seine Stellungnahme zum übermittelten Entwurf übermittelt.



BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann pocht für den Verband darauf:

„Wenn die neue Verordnung in Kraft tritt, muss sie für das gesamte Taxi- und Mietwagengewerbe gelten – es darf keine Ausnahmen geben.“

BUNDESFINANZMINISTERIUMS LÄSST EINHEITLICHEN GELTUNGSBEREICH VERMISSEN

Der Einbau der Taxameter und Wegstreckenzähler in Fachwerkstätten erfordert zudem mehr Zeit als im Entwurf vorgesehen:

„Die Geräte müssen fertig entwickelt, produziert und in jedes Taxi und jeden Mietwagen flächendeckend verbaut werden. Das geht nicht von jetzt auf gleich.“

Im Kern des Entwurfs geht es um das, was zukünftig Taxameter oder Wegstreckenzähler leisten können müssen. Zudem soll geklärt werden, wie die Technische Sicherungseinrichtung (kurz TSE) dann alle Einnahmen im Taxi oder im Mietwagen aufzeichnen wird und wie diese Daten manipulationsicher gespeichert werden.

ENTWURF DES BUNDESFINANZMINISTERIUMS LÄSST EINHEITLICHEN GELTUNGSBEREICH VERMISSEN

Die Ausgangslage ist entsprechend dem Entwurf aus dem Hause Lindner eindeutig. Taxis sollen ab Jahresbeginn 2024 über eine zertifizierte technische Sicherungseinrichtung (TSE) zum Schutz vor unprotokollierten Änderungen und Löschungen der digitalen Grundaufzeichnungen verfügen. In den Mittelpunkt seiner Stellungnahme stellt der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. drei wesentliche Aspekte. Die erste Forderung des BVTM gilt einem

einheitlichen Geltungsbereich. Geschäftsführer Michael Oppermann betont dazu in der Stellungnahme ausdrücklich: „Wenn die neue Verordnung in Kraft tritt, muss sie wirklich für alle 99.000 Fahrzeuge in Deutschland (Stand 31.12.2020) gelten – sprich das gesamte Taxi- und Mietwagengewerbe – es darf keine Ausnahmen geben.“ Hintergrund ist, dass Mietwagen in der aktuellen Praxis vielfach nicht über einen Wegstreckenzähler verfügen, gerade dann, wenn sie für Plattformvermittler eingesetzt werden. In der Branche ist es ein offenes Geheimnis, dass einige es mit der Pflicht zum Einbau von Wegstreckenzählern nicht so genau nehmen. Die Konsequenz wäre eine dramatische Verzerrung des Marktes, wenn die einen sich an Regeln halten, die anderen sie aber ignorieren. Beispiele gibt es dafür genug.

BVTM: DIE ZEIT FÜR DIE UMSETZUNG IST DENKBAR KNAPP

Um eine entsprechende Aufnahme des Gewerbes in die Kassensiche-

rungsverordnung (KassSichVO) zu realisieren, braucht es zweitens vor allem einen ordentlichen zeitlichen Vorlauf. „Die Geräte müssen fertig entwickelt, produziert und in jedes Taxi und jeden Mietwagen flächendeckend verbaut werden. Das geht nicht von jetzt auf gleich und auch nicht bis zum 1. Januar 2024. Die Fristen müssen den Realitäten angepasst werden!“ erklärt Oppermann zur Position seines Verbandes, die Verpflichtung auf den 1. Januar 2026 zu schieben.

Drittens, und hier macht Oppermann die grundsätzliche Stellung des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. zur Rolle von Taxameter und Wegstreckenzähler klar: „Wir sind dafür, dass auch Taxameter und Wegstreckenzähler in die Kassensicherungsverordnung mit aufgenommen werden. Warum? Weil wir als Teil des ÖPNV und der öffentlichen Daseinsvor-

sorge für ein sauberes Gewerbe stehen.“

**Berlin verhängt
weitere Bußgelder
- Linne + Krause
untersuchen
Geschäftsmodelle**

STRAFEN WEGEN BETRÜGEREIEIEN IN DER MIETWAGENBRANCHE

Es ist ein Katz-und-Maus-Spiel zwischen Behörden und Unternehmen aus der Mietwagenbranche, die mit sehr fragwürdigen Methoden den legalen Taxi- und Mietwagenunternehmen das Leben immer schwerer machen. Im Report 01/2023 berichteten wir über einen sogenannten „Unternehmer“, dem wegen illegaler Geschäfte ein Bußgeld von 500.000 Euro auferlegt wurde. Das klingt zwar nach einer großen Summe – aber es waren 160 Fahrzeuge und über 100.000 Fahrten, die dort bestraft wurden. BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann machte schon damals deutlich: „Umgerechnet auf 160 Autos beträgt das Bußgeld pro Kfz lediglich 3.125 EUR und bewegt sich somit eher am unteren Rande dessen, was mit maximal 20.000 EUR pro Fahrzeug möglich gewesen wäre. Ebenso sollte aus der Sicht des BVTM e.V. über Strafen, wie beispielsweise der Gewinneinzug, nachgedacht werden.“

Nun wurden erneut in Berlin sechsstellige Bußgelder gegen Mietwagenunternehmen, die für Uber, Bolt und Freenow tätig sind, verhängt. Und wieder hatten die jeweiligen Unternehmen gar keine Genehmigung für ihre Fahrten. Weitere Ermittlungen laufen. Während die Zahl der Mietwagen in Berlin mit rund 4.300 stabil geblieben ist, ist die Zahl der Taxis in den letzten drei Jahren kontinuierlich gesunken. Vor Corona waren es über 8.100 Fahrzeuge, jetzt sind es etwa 5.400.

Die Bußgelder sind erheblich. Dennoch ist die Wirkung bislang gering. Die Zahl der Mietwagen bleibt – am Beispiel Berlin – relativ konstant, die Zahl der Taxis nimmt dagegen kontinuierlich ab. Die Zahl der wartenden Wagen wird kleiner, die Entwicklung geht zu Lasten des Taxigewerbes und damit der zu Lasten der individuellen Mobilität der Verbraucher.



Werden die Bußgelder auch eingetrieben?

Insider sind skeptisch, ob die verhängten Bußgelder auch tatsächlich eingetrieben werden können. „Da wird mit viel krimineller Energie gearbeitet. Briefkastenfirmen und nicht existente Geschäftsführer gehören ebenso dazu wie verschleierte Einnahmen für die Fahrer, deren Einkommen künstlich kleingerechnet werden. Dafür wird dann zu Lasten der Sozialkassen aufgestockt“, heißt es. „Man hat den Eindruck, dass die Unternehmen ohne Genehmigung immer wieder nachwachsen. Muss eines schließen, kommt garantiert ein neues“, so ein Branchenkenner.

Gutachten für Düsseldorf

In der NRW-Landeshauptstadt sollte der von der Taxibranche seit langem geforderte Mindesttarif für Mietwagen nach dem Personenbeförderungsgesetz angegangen werden. Dies würde einen faireren Wettbewerb ermöglichen. Bislang jedoch ohne Erfolg. Ein Gutachten zur Überprüfung des Mietwagensektors des Beratungsunternehmens Linne und Krause

für Düsseldorf nimmt den § 51a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum Ausgangspunkt und kommt zu dem Schluss: „Das Gesetz ist aber bereits im Ansatz problematisch: Es stellt in erster Linie auf die eigenwirtschaftliche Verkehrsform des Gebündelten Bedarfsverkehrs (GBV) ab – eine Verkehrsform, die es nicht gibt und die es in absehbarer Zeit auch nicht geben wird: Alle Versuche, Sammelverkehre eigenwirtschaftlich zu organisieren, haben sich bislang als wenig tragfähig erwiesen (z.B. MOIA, CleverShuttle, BerlKönig). Somit ist der GBV gleichsam eine gesetzgeberische „Totgeburt“, was die Gestaltung von MBEs (Mindesttarif für Mietwagen nach dem Personenbeförderungsgesetz) für Mietwagen nicht leichter macht.“

Dumpingpreise bedrohen das Taxigewerbe

Linne und Krause rechnen vor, nach der Auswertung von etwa 40.000 Touren von Uber im Rhein-Main-Gebiet ergibt sich im Durchschnitt ein Bruttopreis von ca. 1,75 Euro für den Besetzkilometer. Vermutlich werden sich diese Zahlen in anderen Regionen nicht signifikant unterscheiden. Der Düsseldorfer Taxitarif lief zur gleichen

Zeit auf einer Fahrstrecke von sieben Kilometern dagegen auf brutto ca. 3,44 Euro pro Besetzkilometer hinaus. Das ist annähernd der doppelte Preis. Aber, so machen die Hamburger Gutachter deutlich, berücksichtigt man die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze für Taxi und Mietwagen, beträgt der Unterschied 1,47 Euro zu 3,21 Euro pro Kilometer. Im Taxigewerbe weiß man, dass von den erzielten Erlösen bei den Fahrdienstleistern ein beträchtlicher Teil der Summe an die Fahrdienstleister sowie an die Generalunternehmer fließt. Im Gegenzug gibt es auch Bonuszahlungen. Das Gutachten kommt zum Schluss: „Die von den Vermittlern vorgegebenen Erlöse zwingen die Partnerbetriebe unweigerlich in die Schwarzwirtschaft. Die Fahrer sind zwar bei den Uber-Partnerbetrieben angestellt, die entlohnen aber nicht nach der geleisteten Schichtarbeitszeit, sondern lediglich annähernd entsprechend der Zeit, in der sie Fahrgäste befördern! Die den Sozialversicherern gemeldete Löhne sind fiktiv. Das Vorenthalten von Löhnen und Sozialabgaben bildet den zentralen „Kostenvorteil“, der es erlaubt, Taxitarife substanzial zu unterbieten“, so das Gutachten von Linne und Krause. Da sich vermutlich an dieser Situation nicht viel ändern wird, sind hier die Behörden mehr denn je gefragt. Die Ermittlungen und die daraus folgenden Bußgelder für illegale Unternehmer wie in Berlin sind wichtiger denn je. Denn Taxis sind als Teil des ÖPNV ein Bestandteil der Daseinsvorsorge.

GEWERBE BRAUCHT STARKE VERBÄNDE!

Demokratie lebt vom Mitmachen, das ist eine Binsenweisheit. Wenn man die Arbeit in den unterschiedlichsten Gremien den anderen überlässt, darf man sich wundern, wenn später nicht alles nach den eigenen Vorstellungen läuft. Aber für das Taxi- und Mietwagengewerbe ist es gerade jetzt immens wichtig, in starken Verbänden organisiert zu sein, so der Appell von BVTM-Präsident Herwig Kollar.

Auf der Jahresversammlung des Landesverbands des Thüringer Verkehrsgewerbes LTV e.V. sagte Kollar, die Geschehnisse im Güterverkehr in den letzten Jahren seien eine Art Blaupause für das, was bestimmte Interessenvertreter

derzeit in Brüssel auch für den Bereich Personenverkehr umzusetzen versuchen. Einen erheblichen Anteil der Wertschöpfung in der Taxi- und Mietwagenbranche versuchen andere für sich zu reklamieren - zu Lasten der Unternehmer und Beschäftigten, die in dieser Branche die eigentlichen Beförderungsleistungen erbringen.

Das Gewerbe kämpft seit längerem, um die Rahmenbedingungen für die Branche so zu halten, dass es eine echte Überlebenschance gibt. Auf der nationalen Ebene wurde das Personenbeförderungsgesetz geändert, durchaus mit Erfolg. Aber damit ist das Thema nicht beendet. Jetzt wird auf der europä-



BVTM-Präsident Herwig Kollar und LTV-Hauptgeschäftsführer Martin Kammer im Gespräch.

ischen Ebene in Brüssel versucht, genau das zu erreichen, was man in Deutschland auf der nationalen Ebene nicht erreicht hat. Der Kampf geht weiter. „Das muss für alle, die in dem Gewerbe tätig sind, für alle Unternehmer, ein Ansporn sein, diesen Versuchen entschieden entgegen zu treten. Als Einzelunternehmer kann man vielleicht noch seinen Bundestagsabgeordneten erreichen. Aber dann ist meist Schluss.“

In Berlin und in Brüssel sind die Verbände aktiv - sie gehen immer wieder zu Anhörungen, sie arbeiten die Stellungnahmen aus, sie führen die Diskussionen und sie sind für diese ganze Arbeit auch entsprechend vernetzt sind. Wir brauchen starke Verbände, die sich auf allen Ebenen für die Interessen des Gewerbes einsetzen, betonte Kollar. Sein Appell: Unterstützen Sie die Verbände, werden Sie Mitglied, arbeiten Sie mit!

BVTM WILL EINHEITLICHE REGELN FÜR KRANKENFAHRTEN



Christoph Siekermann (links), Gisela Spitzlei und Wolfgang Oertel führen die Gespräche des BVTM zu Krankenfahrten

Deutschland hat über 100 Krankenkassen - und jede hat andere Regelungen für Krankenfahrten mit dem Taxi. Das geht der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. jetzt an und pocht auf einheitliche Grundsätze. Gespräche mit der Kassenärztlichen Bundesvereinigung und dem Sozialverband Deutschland über Krankenfahrten und Inklusion laufen.

Jeder Taxi- und Mietwagenunternehmer kann ein Lied von der nicht einfachen Abrechnung der Krankenfahrten singen. Und Gisela Spitzlei, die zusammen mit Wolfgang Oertel

und Christoph Siekermann die Gespräche für den BVTM führt, kann wahrscheinlich ein komplettes Gesangbuch schreiben. „Da wird nicht bezahlt, wenn vor der Unterschrift

ein , i. A.' steht!“. Das fällt nach Ansicht der BVTM-Experten ebenso in die Rubrik „fadenscheinig“ wie die ausbleibende Vergütung in Fällen, wenn der Patient kurzfristig ambulant behandelt wurde - und auf der entsprechenden Verordnung „stationäre Behandlung“ angekreuzt ist.

Gespräche werden weitergeführt

Bei allen Gesprächen wurden die unterschiedlichen Positionen ausgetauscht - die Argumente liegen nun auf dem Tisch. Und es wird weiterverhandelt, denn das Taxigewerbe ist mit über 1,5 Milliarden Euro Um-

satz in dieser Sparte einer der größten Dienstleister für Krankentransporte. Und es ist noch viel Luft nach oben. Die Vergütung müsse einheitlich und fair erfolgen. Zudem gibt es auch noch viele bürokratische Hürden, wie die Genehmigungspflicht. Ein Beispiel: Wenn jemand zwar dringend behandlungsdürftig ist, aber keine lebensbedrohlichen Verletzungen hat, dann muss vielleicht nicht immer ein Rettungswagen mit Personal zur Notaufnahme fahren. Es könnte auch ein Taxi sein. Dem widersprechen aber die jetzt geltenden Regeln. Viel Gesprächsstoff für weitere Treffen....

IM TAXI MIT MADELEINE

DIE GROSSE LEINWAND ZEIGT DIE KLEINEN ALLTÄGLICHKEITEN

Im April war Premiere des französischen Films „Im Taxi mit Madeleine“. Und das Taxi- und Mietwagengewerbe war von Anfang an mit dabei. Im Berliner Cinema Paris fand zwei Tage vor der offiziellen Premiere die Preview statt. Der gewaltsame Tod eines Kollegen überschattete die Aufführung (siehe auch unsere Berichterstattung zur Arbeit der TAXIstiftung in diesem Heft). Auch in Hamburg gab es eine Preview. An der Alster sind auch viele Taxis mit Außenwerbung für den Film unterwegs. Ob in Hamburg oder Berlin – die anwesenden Kolleginnen und Kollegen aus der Branche waren sich einig: Es ist ein Film, der viele Zuschauer finden sollte.

DARUM GEHT ES

Die Handlung des Film ist so wie sie auch im Leben eines Taxifahrers oder einer Taxifahrerin in Deutschland passieren könnte. Der Tag ist nicht so, dass man ihn als ideal bezeichnen würde. Schulden, drohender Führerscheinverlust, Eheprobleme. So ist der Pariser Taxifahrer Charles (gespielt von Dany Boon) nicht gerade sehr aufgeschlossen, als Madeleine (Line Renaud) in seinen Wagen steigt. Die elegante, resolute 92-jährige Dame ist auf

dem Weg zu ihrem Altersruhesitz und will noch einmal einige Orte sehen, die ihr im Leben wichtig waren. Darum soll Charles einige Umwege fahren. Im Laufe der Tour wird der Fahrer aufgeschlossener, erzählt von seinen Problemen und mit jedem Halt lässt er ein bisschen mehr hinter seine Fassade schauen. Madeleine wäre nicht Madeleine, wenn sie nicht mit ihrem Sinn für Humor und ihrer Lebensklugheit den einen oder anderen Rat für Charles hätte, heißt es in dem Werbetext zum Film. Und man darf sicher sein, dass diese eher außergewöhnliche Fahrt auch nicht so normal endet....

UND DIE REALITÄT

Wir erwarten, dass wir viele Begebenheiten aus dem Film an realen Beispielen aus Berlin belegen können und freuen uns, unseren Beruf auf der Leinwand dargestellt zu sehen, hatte die Innung des Berliner Taxigewerbes in ihrer Einladung geschrieben. Denn alle wissen: Das Taxi ist mehr als ein Fortbewegungsmittel, es ist Bestandteil des ÖPNV und eine soziale Komponente im Leben. Und viele persönliche Erinnerungen bereicherten den Abend.



FÜHREN

BURGUNDE GROSSE

– war lange Zeit für die SPD im Berliner Abgeordnetenhaus. Aber: Vor ihrer Zeit im Landesparlament der Hauptstadt saß sie auch hinter dem Steuer eines Taxis. Damals noch ohne Navi und mit der Maßgabe, die Straßen der einst geteilten Stadt im Kopf zu haben. Handys gab es ebenfalls nicht, um schnell mal einen Wissenslücke schließen zu können. Zwei Tage zuvor hatte die Lokalpresse einen großen Text veröffentlicht, wonach es um die Ortskenntnis der Berliner Taxifahrer nicht zum Besten bestellt sei. Und gleich zu Schichtbeginn stieg ein prominenter Fahrgast ein, der Schauspieler Hardy Krüger. Sein Ziel: die Filmstudios im Bezirk Tempelhof. Burgunde Grosse (heute 80 Jahre alt) lacht, wenn sie davon erzählt: „Ich wusste nicht genau, wie die beste Strecke zu den Studios war. Also habe ich Hardy Krüger gefragt. Sie fahren doch bestimmt oft diese Strecke – wie wollen Sie heute fahren? Und der Schauspieler hat mich dann gelotst“. Der Saal applaudierte nach dieser Anekdote.



FÜHREN

TINO SCHOPP

– ist Berliner SPD-Politiker und dem Taxigewerbe sehr verbunden. „Das Taxi ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Man kann es gar nicht oft genug betonen“, sagt er und engagiert sich für das Gewerbe. Das betrifft bundesweite Themen, wie die wettbewerbsverzerrende Konkurrenz, die teilweise am Rande oder jenseits der Legalität agiert. Es betrifft aber auch regionale Themen, wie die Laderechte zwischen Brandenburger und Berliner Taxis am Hauptstadtflughafen Willy Brandt.



FÜHREN

ROLF FEJA

– fährt seit 44 Jahren Taxi in Berlin. Und erinnerte sich an die Anfänge Ende der 70er Jahre in Berlin. „Damals war man noch jung und knackig. Heute bin ich nur noch knackig!“ Er fuhr damals in einem „Kollektiv“, in dem alles basisdemokratisch organisiert wurde. Auch die Bürozeiten, die jeder pro Woche einmal absolvieren musste. Auch politisch war man sich einig: Es gab Freischichten für Nicaragua. Das würde er wahrscheinlich heute nicht mehr machen, erzählte Feja dem schmunzelnden Auditorium. Aber damals wurde der gesamte Umsatz eines Tages für das lateinamerikanische Land gespendet.