

PBEFG-SYMPOSIUM UPDATE 2024: STÄDTE LERNEN VON STÄDTEN

Auch wenn die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes bereits ihren dritten Geburtstag feiert – es herrscht nach wie vor viel Unsicherheit über den Umgang mit den im PBefG verankerten Möglichkeiten für die Städte. Der Bundesverband hat darum gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag bereits im vergangenen Jahr in Hamburg für Nachhilfe gesorgt. Und auch in diesem Jahr ist die Veranstaltung (im September in Frankfurt/Main) bereits ausgebucht.



Viele Informationen und aufmerksame Zuhörer aus ganz Deutschland in den Seminaren, dazu in den Pausen und am Abend ein reger Austausch. Das sind die Kennzeichen für „Update 2024: PBefG-Instrumente rechtssicher nutzen – Städte lernen von Städten“.

Islang haben sich beim Bundesverband für seine Veranstaltung mit dem Titel „Update 2024: PBefG-Instrumente rechtssicher nutzen – Städte lernen von Städten“ 80 Teilnehmer und Teilnehmerinnen aus dem gesamten Bundesgebiet angemeldet. Aus Berlin, Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart, Düsseldorf, Leipzig, Dresden, Mannheim und Heidelberg, aber auch aus vielen Landkreisen und kleineren Kommunen, in denen die Plattformen heute noch nicht aktiv sind.

Inhalte ausführlich widerspiegeln, hier im Report und zuvor natürlich in den Online-Kanälen. Nach der Eröffnung durch den angefragten hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori präsentieren der Deutsche Städtetag sowie der Bundesverband ein hochkarätiges und informatives Programm: Nach Erfahrungsberichten zu Festpreisen und Tarifkorridoren referiert Prof. Dr. Kay Mitusch zum Thema „Preisregulierung aus verkehrswissenschaftlicher Sicht“.

Bundesverband dokumentiert das Geschehen ausführlich



Und weil die Nachfrage so groß ist, werden wir das Seminar und die

BUNDESVERBAND UNTERSTÜTZT ARD-RECHERCHE ZU UBER



IMPRESSUM

Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverbandes
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

Erneut hat das Investigativ-Team des ARD-Senders Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB) im Uber-Milieu recherchiert und eine weitere Betrugsmasche ans Licht der Öffentlichkeit gebracht, die im Gewerbe grundlegend bereits länger bekannt ist: Mindestens 60 Firmen in Berlin sind an dem als „Firmenbestattungen“ bezeichneten Betrugs-System beteiligt. Geholfen hat dem RBB dabei auch Bundesverbands-Präsident Herwig Kollar, der als Experte vom RBB hinzugezogen wurde. Der SPD-Abgeordnete Tino Schopf erstattete Strafanzeige.



Herwig Kollar,
Präsident des
Bundesverbandes
Taxi und
Mietwagen e.V.



FORTSETZUNG
VON SEITE 1

PBEFG-SYMPOSIUM...



durch seine Gutachten bekannten Prof. Dr. Matthias Knauff von der Forschungsstelle Verkehrsmarktrecht der Universität Jena.

PBEFG-Instrumente rechtssicher nutzen

... Der Inhaber des Lehrstuhls für Netzwerkökonomie am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ist unter anderem spezialisiert auf Regulierungstheorie und -praxis. Aber auch aus internationaler Perspektive wird berichtet: Dr. Taie J. Wells wird „Eine Warnung aus Washington“ aussprechen. Sie ist Autorin von „Disrupting D.C. The Rise of Uber and the Fall of the City“. Der zweite Tag hält unter anderem einen Vortrag zur Situation in der Hauptstadt mit dem treffenden Titel: „Legal, illegal, sch...egal: Mietwagen in Berlin“ bereit. Es folgen unter anderem Referate zu den PBEFG-Instrumenten mit Blick auf die jüngsten EuGH-Entscheidungen und ganz konkret eine Präsentation „Mindestpreise einführen – so geht das“ durch den bereits

Im Mittelpunkt steht der Dialog und der Austausch, das Lernen und das Vernetzen. Wie schon im vergangenen Jahr richtet sich diese Veranstaltung speziell an die Verwaltungen in den Städten. Möglicherweise gibt es nach Redaktionsschluss dieses Reports noch einzelne wenige freie Plätze für das zweitägige Seminar in Frankfurt/Main am 25. und 26. September. Eine Anfrage an info@bundesverband.taxi bringt Klarheit. Wir blicken in diesem Report auch noch einmal kurz auf die wichtigsten Themen aus Hamburg zurück und freuen uns bereits auf gemeinsame erkenntnisreiche Tage in Hessen. „Städte lernen von Städten – ein kurzer Rückblick auf das Seminar in Hamburg“ finden Sie auf Seite 5 dieser Ausgabe.

NEUES VIDEO-FORMAT: INTERVIEW IM TAXI

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hat mit „Im Taxi mit...“ ein neues Video-Format gestartet, in dem wichtige Themen des Gewerbes diskutiert werden. In diesem Jahr wird es vier Folgen geben, die von Volkswagen unterstützt werden. Das neue Format startete mit einem in der Taxibranche bereits bekanntem Gesicht und Fürsprecher: „Im Taxi mit...Dennis Radtke“. Radtke ist Mitglied des Europäischen Parlaments und hat sich dort mit seinem Team maßgeblich für die Durchsetzung der Plattform-Richtlinie eingesetzt. Das Thema „unfairer Wettbewerb durch Uber, Bolt und Co.“ ist für ihn wohlbekannt und er hat nicht nur bei der Demonstration zur Verkehrsministerkonferenz in Köln dazu gestanden. Auch bei „Im Taxi mit...“ spricht er auf der Fahrt von Schwelm nach Essen in einem VW-ID.4 darüber. Geschäfts-



»Im Taxi mit... Dennis Radtke« – das neue, lebendige Video-Format des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

führer Michael Oppermann freut sich über den Start des neuen Formats: „Unsere Aufgabe als Dachverband der Branche ist es, mit wichtigen Menschen aus Politik und Industrie in den Diskurs zu gehen. Wir müssen das, was die Leute, die verstanden haben, was wichtig ist für das Gewerbe – was es aktuell und künftig braucht – in einem ansprechenden und lebendigen Format sichtbar machen. Ich danke Dennis Radtke für den gemeinsamen Austausch und freue mich schon auf die nächste Fahrt „Im Taxi mit...“.“

Fortsetzung von Seite 1 ...

BUNDESVERBAND UNTERSTÜTZT ARD-RECHERCHE ZU UBER

So beschreibt der RBB die Recherche auf seiner Webseite (<https://tinyurl.com/5n85p9y5>): „Mindestens 61 Firmen sollen Teil eines sogenannten »Firmenbestattungs«-Systems sein. Bereits die Gründung wurde fast immer von ein und derselben Berliner Notarin beurkundet. Auch bei der »Bestattung« der Unternehmen tauchen immer wieder dieselben Akteure auf. Offenbar handelt es sich um ein ausgefeiltes Konstrukt, das, um im Bild zu bleiben, von der Wiege bis zur Bahre funktioniert. Die Mietwagenfirmen sind meist nur zwei bis drei Jahre auf dem Markt und befördern Fahrgäste. Die Firmen beschäftigen Fahrer, die dann die Aufträge von Mobilitätsplattformen wie Uber, Bolt oder Freenow ausführen oder mit Taxis unterwegs sind. Dann werden sie an eine Holding in Bulgarien überführt und verschwinden vom Berliner Markt.“ Der Präsident

des Bundesverbandes, Herwig Kollar, hat sich Bilanzen gelöschter Mietwagen-Firmen angesehen und geholfen, Betrugsmuster zu erkennen, mit denen die Firmen „so gut wie keine Sozialabgaben“ bezahlt haben. Er kommt im RBB-Beitrag auch zu Wort, denn schließlich ist er über das Gewerbe hinaus bekannt als Experte für das Personenbeförderungsrecht sowie die betrügerischen Machenschaften im Uber-Milieu. Nach den

Recherchen des RBB hatten die beteiligten Unternehmen mindestens 1.300 Autos im Einsatz – das entspricht rund einem Viertel der gesamten Mietwagen-Flotte der Hauptstadt. Viele der Fahrzeuge hatten eine Konzession, es handelt sich also nicht um die gleichen Betrüger, die mit gefälschten oder ohne Papiere auf Berliner Straßen unterwegs waren. Der Uber-Sumpf ist lange noch nicht trocken gelegt.

DER BUNDESVERBAND LUD EIN ZUM PARLAMEN TARISCHEN ABEND

Mobilität in der Stadt – welche Rolle spielt das Gewerbe?

Parlamentarischer Abend des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen in der Landesvertretung Saarland in Berlin. Ein Termin, den sich viele Journalisten, Politiker und auch Gewerbevertreter schon lange im Kalender eingetragen hatten. Bundesverbandspräsident Herwig Kollar betonte bei der Begrüßung, „dass der Parlamentarische Taxiabend sich nicht nur einer regen Nachfrage erfreut, sondern auch einer gewissen Tradition, da er als jährliches Event in der Branche bereits gesetzt ist.“

Das Motto des diesjährigen Taxiabends war „Mobilität in Stadt und Land – angebunden oder abgehängt?“. Präsident Kollar beschrieb zum Auftakt den Markteintritt Ubers in Berlin vor zehn Jahren mit Uber Pop: „Für alle, die sich nicht mehr erinnern können, das war ein hochgradig rechtswidriges Modell, mit dem jeder der ein Auto hatte, ungeprüft, ohne Lizenz, ohne besondere Fahrerlaubnis ohne besonderen Versicherungsschutz entgeltliche Personenbeförderung durchführen konnte, vermittelt durch eine Plattform aus Kalifornien. Man rieb sich in der Taxibranche damals verwundert die Augen, nicht nur über diese Unverfrorenheit, sondern auch über die Untätigkeit der Verwaltungen und der Politik!“



Bundstagsabgeordnete Gülistan Yüksel (SPD) war lange als Taxiunternehmerin tätig.

Markteintritt von

Uber 2014:

Taxibranche wurde allein gelassen

Damals bedurfte es eines aufwendigen Gerichtsverfahrens, initiiert durch die Taxibranche selbst, um Uber Pop bundesweit zu verbieten. Die Reaktion des Uber-Presseprechers damals nach der ersten Gerichtsentscheidung lautete: „Das interessiert uns nicht, wir machen weiter!“ Kollar unterstrich, dass man sich im Taxigewerbe daraufhin „weiter verwundert die Augen rieb, denn es war gerichtlich festgestellt worden, dass Rechtsverstöße vorlagen, und im PBefG stehe, wer ohne Genehmigung Personen befördert, riskiert 20.000 Euro Geldbuße für jeden Einzelfall.“ Doch passiert sei nichts. 2019 stellte ein Gericht fest: Juristisch gesehen ist Uber Beförderer (und nicht, wie häufig behauptet und sogar auf vielen Mietwagentüren aufgedruckt, lediglich Vermittler). Als Unternehmer brauche Uber

Staatssekretär Luksic: Mit dem Taxigewerbe eint uns das Interesse nach effizienter, bezahlbarer und flächendeckender Mobilität.



Viele Gäste waren der Einladung des Bundesverbandes gefolgt.



Herwig Kollar in der Diskussion: Die Forderungen des Taxigewerbes liegen auf dem Tisch. Das sind Forderungen, die Bürger von ihren Politikern zu Recht erwarten können.

eine Genehmigung. Wieder hat niemand reagiert – weder Politik noch Verwaltungen.

Kollar: Es ist endlich Zeit zum Handeln – jetzt!!!

Kollar betonte weiter: „Und jetzt haben wir 2024 und vor wenigen Wochen gab es im Berliner Abgeordnetenhaus eine Anhörung im Verkehrsausschuss in der frank und frei erklärt wurde, das Modell von Uber funktioniert nicht, es sind illegale Unternehmen unterwegs und der Leiter der Zoll-

fahndung in Berlin spricht von organisierter Clan-Kriminalität! Also jetzt ist die Zeit zum Handeln gekommen – sowohl für die Politik als auch für die Verwaltungen.“ Er betont, dass die Taxibranche bislang sehr zivilisiert und relativ zurückhaltend auf dieses Modell reagiert habe, aber dies solle nicht über die dramatischen Auswirkungen für das Gewerbe hinwegtäuschen. Und er stellte klar, dass dieses Verhalten des Gewerbes umschlagen könnte, wenn Verwaltung und Politik nun nicht in die Handlung gehen würden.

ANGEBUNDEN ODER ABGEHÄNGT?

MOBILITÄT AUF DEM LAND

Manchmal ist Deutschland ein komisches Land! Sonntagsreden oder Zeitungsschlagzeilen spiegeln nur einen Bruchteil der Realität wider. Aber in der Öffentlichkeit wird dieser Bruchteil als das große Ganze wahrgenommen. Wenn es um Mobilität geht, dann kann es in Deutschland besonders komisch sein. Nur leider sind diese komischen Zustände nicht lustig. Die Debatte auf dem Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes zur Mobilität auf dem Lande zeigte dies deutlich.



Was sind die speziellen Herausforderungen der Mobilität auf dem Lande?, wollte Michael Oppermann von seinen geladenen Gästen wissen. Jan Plobner (SPD) und Michael Donth (CDU), beide Verkehrsexperten ihrer Fraktionen im Bundestag, sowie Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes, lagen dabei in ihrer Analyse nicht so weit auseinander. „30 Prozent der Deutschen leben im ländlichen Raum“, fuhr Kollar fort und zitierte aus der Begründung zur PBefG-Novelle von 2021, warum nun endlich der Bedarfsverkehr geregelt werden müsse.

Ländliche Gegenden kommen bei Mobilität zu kurz

„Dabei werde zwar auf die Struktur im ländlichen Raum Bezug genommen, gleichzeitig stehe dort aber, relevant werde dies wahrscheinlich nur in Städten mit 200.000 Einwohnern. „Und genau da liegt die Krux: In den städtischen Regionen gibt es die entsprechende Nachfrage nach Mobilität. Damit wird ein Angebot geschaffen und auf dem Markt wird um diese Nachfrage auch konkurriert. Das

erleben wir gerade zwischen Plattformunternehmen und Taxis“, so Kollar. „Und in den anderen Gebieten ist Politik noch nicht ehrlich genug! Weil: Da werden Sie mit diesen normalen Marktmechanismen nicht zurecht kommen. Dazu ist die Fläche zu groß, die Nachfrage in den einzelnen Gebieten zu gering, als dass es da einen Wettbewerb von Unternehmen um die Fahrgäste geben könnte“. Zudem könne man den Menschen im ländlichen Raum auch nicht zumuten, den wahren Preis für die Mobilität zu bezahlen, weil das auch Großstädter nicht zahlen müssten. Kollar: „Ich zahle nicht das, was das Angebot mit U-Bahn, Strassenbahn und Bus kostet. Ich zahle nur einen Bruchteil davon. Und der Bevölkerung auf dem Land mutet die Politik derzeit zu: Zahlt mal den Taxitarif!“. Das Fazit des Präsidenten, an seine beiden Diskussionspartner gewandt: „Wenn Politik ehrlich ist und sagt, wir wollen ein annähernd gleiches Mobilitätsangebot oder wenigstens ein Grundmobilitätsangebot auf dem Land haben, dann werden Sie Geld in die Hand nehmen müssen. So wie es im städtischen Bereich



Aufmerksam verfolgten Politiker und Gewerbevertreter die Debatte.

auch gemacht wird!“. Beide Verkehrspolitiker hörten aufmerksam zu und nickten zu der Bilanz. Denn dann werde möglicherweise auch das unternehmerische Interesse auf dem Land wieder erweckt, und eventuell komme dann auch wieder der Wettbewerb in Fahrt, so Kollar. „Aber zunächst muss Politik bereit sein, das zu bezahlen, was sie gern bestellen würde“.

Bringt das 49-Euro-Ticket Mobilität auf dem Land nach vorn oder nicht?

SPD-Mann Plobner räumte ein, dass bei der Finanzierung der Mobilität das Taxi noch nicht so wie Busse und Bahnen mitgedacht werde: „Aber wir können auf lange Sicht nicht so weiter machen, wie wir es bisher gemacht haben.“ Er erlebe in seiner Heimat immer wieder, dass Buslinien eingerichtet und nach einer gewissen Zeit wieder gestrichen würden, weil sie nicht genutzt werden. Aus Sicht des SPD-Mannes sei das 49-Euro-Ticket der richtige Weg. Es müsse aber gelingen, auch andere Angebote wie das Taxi unter dieses Dach zu bringen und so das Ticket weiterzuentwickeln. - „Das 49-Euro-Ticket birgt die große Gefahr, dass es die Mobilität auch noch verschlechtert“, konterte CDU-Mann Donth. „Alle finanzieren es,

aber genutzt wird es überwiegend im Ballungsraum. Wenn der Bus nicht kommt, ist es mir egal, ob er 49 oder 100 Euro im Monat kostet. Ich nutze ihn nicht, weil er nicht kommt!“. Im ersten Jahr kostete die Finanzierung des 49-Euro-Tickets noch drei Milliarden, weil der Start im Mai war. Nun vier Milliarden, weil es über das ganze Jahr läuft - jeweils zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Das Geld könne man aber nur einmal ausgeben. Linienverkehr müsse künftig bedeuten, dass nicht ein neuer Bus geschaffen werde, der leer fahre. Sondern Linienverkehr müsse bedeuten, dass ich „on demand“ Angebote schaffe. Diese Möglichkeit sei geschaffen, nun müsse es auch in die Köpfe der Landkreise und der Länder! Dann könne man das machen: „Und dann brauche ich Unternehmen, die wissen, wie man Fahrer, Fahrzeuge und Bedarf unter einen Hut kriegt! Und wer kann das?“, fragt Donth in die Runde - und Oppermann assistierte: „Das können unsere Unternehmen!“

Fazit: Die Taxi- und Mietwagenbranche darf nicht zerschlagen werden

Den anwesenden Politikern am Tisch und im Publikum schrieb Präsident Kollar ins Stammbuch: „Sie müssen alles verhindern, dass die bestehenden Strukturen des Taxi- und Mietwagengewerbes auf dem Land zerschlagen werden und sich dazu notfalls auch mit den kommunalen Betrieben anlegen. Hier muss einfach wieder Vernunft einziehen!“ Sowohl Jan Plobner als auch Michael Donth nickten dazu, bleibt abzuwarten, ob diese Botschaft auch umgesetzt wird.

BUNDESVERBAND
UNTERSTÜTZT BEHÖRDEN

STÄDTE LERNEN VON STÄDTEN

FÜR SCHNELLERE ENTSCHEIDUNGEN

Bereits auf der ersten Veranstaltung unter dem Motto „Städte lernen von Städten“ war der Andrang groß. In Hamburg hatten der Bundesverband und der Deutsche Städtetag gemeinsam den Startschuss für den Erfahrungsaustausch über die mit der PBefG-Novelle neu eingeführten Instrumente gegeben. Namhafte Referenten aus Theorie und Praxis standen bereit, um Wissen zu vermitteln. Die Regulierung von Taxi und Mietwagen ist kompliziert, das bundesweit geltende Personenbeförderungsgesetz gibt zwar den Rahmen vor, aber dieser Rahmen



Dirk Ritter

muss weitgehend von Städten und Landkreisen ausgestaltet werden.

Effektive Kontrollen: Dirk Ritter über das Hamburger Modell

Dass Hamburg in Bezug auf das Taxi- und Mietwagengewerbe eine besondere Rolle einnimmt, ist bekannt. Aber wie wurde das geschafft? Der Chef des Sachgebiets Aufsicht und Genehmigungen der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Dirk Ritter, hatte damals einen Überblick gegeben. Als 2019 die Plattform-Anbieter in die Stadt kamen. „Wir haben besonders mit den Unternehmen im Vorfeld viel gesprochen, haben uns Betriebshöfe angeschaut und von Zukunftsvisionen gehört“, erzählte Ritter – und danach musste die Behörde feststellen, dass von den Plänen nicht viel umgesetzt wurde. „Wir haben dann viel kontrolliert und Genehmigungen widerrufen!“

ihrer Entscheidung bindet. Dieses Vorgehen wurde gewählt, weil so Zeit gespart werde. Eine Vorlage, die erst die verschiedenen Gremien passieren müsste, erfordere viel mehr Zeit. Die vorliegenden Anträge mussten aber innerhalb von sechs Monaten bearbeitet werden. Das Verwaltungsrecht ist eben nicht einfach. So wurde das Thema Mindestbeförderungsentgelte angegangen. Die Grundidee: Busse und Bahnen müssen das preiswerteste Angebot haben und dann muss ein großer Abstand zum Gelegenheitsverkehr sein.

Mindesttarife für Mietwagen – so sieht es rechtlich aus

An der Friedrich-Schiller-Universität in Jena lehrt und arbeitet Prof. Dr. Matthias Knauff und er beschäftigt sich seit Jahren mit dem Thema der rechtlichen Voraussetzungen für die Mobilität. „Es geht letztlich um die Sicherstellung geordneter Verhältnisse im öffentlichen Verkehr, das ist die Idee, die der Gesetzgeber hat“, erläuterte er. Mindesttarife schützen somit die öffentlichen Verkehrsinteressen. Die PBefG-Novelle von 2021 beinhaltet dann auch in § 51a Abs. 1 die entsprechende Passage: „Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.“ Mitarbeiter in den Genehmigungsbehörden seien daran gebunden, den Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen im Blick zu haben. Dazu gehöre auch eine genaue Dokumentation der entsprechenden Schritte einer Behörde.

Der Leipziger Weg der Mindesttarife

„Wir haben bei weitem nicht so viel Personal wie die Kollegen in Hamburg – und das ist bei einer Stadt wie Leipzig mit 600.000 Einwohnern nicht immer einfach“, leitete Jörg Kesselring seinen Vortrag ein. Leider fehlten in der Novelle des PBefG bestimmte Ermächtigungsgrundlagen, klagte Kesselring: „Wir wollten verhindern, dass eine Verkehrsform kannibalisiert wird und dem Taxigewerbe Fahrgäste abspenstig gemacht werden. Wir wollten aber auch den neuen Angeboten eine Chance geben“. Daraufhin habe man sich für eine interne Verwaltungsrichtlinie entschieden, in der sich die Verwaltung selbst in

UNTERSTÜTZUNG FÜR BEHÖRDEN

Bundesverband mit neuem Portal und Newsletter

„Stadt-Land-Taxi“, so lautet der Name des neuen Newsletters, den der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. bundesweit an die Verkehrsbehörden versandt hat. In der ersten Ausgabe wurden unter anderem europarechtliche Vorgaben zur Mietwagenregulierung thematisiert, praktische Fragen der Rückkehrpflicht sowie die Einführung von Festpreisen und Tarifkorridor in Berlin behandelt. Geplant ist, dass „Stadt-Land-Taxi“ künftig zwei bis vier Mal pro Jahr deutschlandweit an die kommunalen Verwaltungen versandt wird. Ergänzt wird das neue Informationsangebot durch ein neues Behördenportal, in dem städtische Mitarbeitende nach erfolgtem Login relevante Unterlagen wie Gutachten, Leitfäden, Positionspapiere und Veranstaltungsvorträge einsehen und herunterladen können.

Die PBefG-Novellierung aus 2021 muss endlich deutschlandweit auf die Straße zu bringen. Aus diesem Grund wird das Informationsangebot über weitere Kanäle ausgebaut. „Wir freuen uns über die Resonanz, die sowohl das neue Newsletter-Format als auch das Behördenportal bei den Mitarbeitenden von Behörden hervorgerufen hat – unsere Telefone stehen nicht mehr still und viele weitere Interessenten haben sich gemeldet, um „Stadt-Land-Taxi“ zu erhalten oder Zugang zum Behördenportal“, berichtet Bundesverbands-Geschäftsführer Michael Oppermann.



ERFOLGREICHE SUCHE: IMMER MEHR TAXI-HELDEN!

Vor einigen Monaten hat der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. dazu aufgerufen, die kleinen Geschichten aus dem Taxialltag einer großen Öffentlichkeit vorstellen. Im BVTM-Re-

port, unter bundesverband.taxi und auf den Online-Kanälen des Verbandes. Und die Resonanz ist groß. Wir durften schon einige Helden und Heldinnen kennen lernen.

**JURIK DAVIDIAN
AUS BERLIN**



Jurik Davidian
würde sich nie von Uber vermitteln lassen

Uber will nun auch Taxifahrer vermitteln. „Niemand würde ich für die fahren!“, sagt der Berliner Jurik Davidian. „Heute locken sie uns mit drei Prozent Gebühren, aber morgen, wenn keine Taxis mehr da sind, dann erhöhen die die Gebühren massiv. Das haben wir doch bei FreeNow genau so erlebt!“ Das Uber-Angebot an die Taxi-Branche ist darum total verlogen und treibt die Taxi-Unternehmen ins Aus. „Von drei Prozent geht es dann steil nach oben - auf 30 Prozent und mehr“. Das könne man nicht annehmen, denn das mache das Taxi kaputt. „Es ist nicht so, dass man sagen kann: Ich fahre ein Jahr für drei Prozent und dann nicht mehr.“ Das funktioniere einfach nicht und jeder, der darauf eingeht, sei später in den hohen Gebühren gefangen...

**REINHOLD HOFFMANN
AUS MÜNCHEN**



Reinhold Hoffmann
Taxiunternehmer in München

Genau genommen wohnt Reinhold Hoffmann ein paar Meter hinter der Stadtgrenze. Aber in der bayerischen Landeshauptstadt war er der erste, der in diesem Jahr mit einem Nio seine Fahrgäste bediente. „2018 habe ich den ersten Tesla gekauft - und durch die Förderungen ist E-Mobilität auch wirtschaftlich“, erzählt er. Bei seinem neuen Auto hat jetzt auch der Hersteller einen Teil der Kosten übernommen. Was Hoffmann ebenfalls überzeugt: „Der Akku kann gewechselt werden. Damit kann man auch lange Strecken gut bewältigen“. Der Verbrauch sei günstig und die Reichweite derzeit momentan etwa bei 400 Kilometern.

**Drei Beispiele für »Taxi-Helden«
— in den Medien des Bundesverbandes
gibt es noch mehr. Und wir freuen uns
auch auf Ihre Geschichte. Mail an
info@bundesverband.taxi genügt.**

**SUSANNE KAUFMANN
AUS WUPPERTAL**



Susanne Kaufmann
ein Leben mit dem Taxi - die Wuppertalerin machte mit 18 Jahren bereits ihren P-Schein

Die resolute Endfünfzigerin hat das mittlerweile auch überregional bekannte „Elchprojekt“ aus dem Boden gestampft. Dabei geht es um Hilfe für sozial bedürftige Menschen: „Gerade wenn man nachts in den Städten unterwegs ist, sieht man sehr viel Elend!“ Taxifahrerinnen und Taxifahrer sind da oft die ersten Ansprechpartner, wenn jemand keinen Schlafsack hat oder etwas zum Essen benötigt. Auch Frauen, die in Gefahr geraten, kommen oft zum Taxi-Standplatz. „Das kann Uber nicht bieten...“, sagt Susanne Kaufmann. Und sie kennt das Gewerbe sehr gut - mit 18 Jahren machte sie bereits ihren P-Schein. Frauen waren damals in dem Job noch eine Seltenheit, sagt sie. „Auch die IHK schrieb an Herrn Susanne Kaufmann...“

MOBILITÄTSDATENGESETZ

BUNDESVERBAND KÄMPFT FÜR DIE MITGLIEDER

In einer Stellungnahme fordert der Bundesverband Änderungen am Referentenentwurf des Verkehrsministeriums zum Mobilitätsdatengesetz. Wichtigster Punkt: Vermittler sollen in die Pflicht genommen und kleine Unternehmen entlastet werden. In seiner Stellungnahme schreibt der Bundesverband: „Der vorliegende Entwurf würde im Ergebnis Verantwortung für die Datenbereitstellung von den großen Marktakteuren auf die Kleinen und Kleinsten übertragen. Plattformen wie Uber müssten nach dem vorliegenden Entwurf als Vermittler keine Daten über den Gelegenheitsverkehr mehr liefern, obwohl sie diese haben und nutzen. Ein selbstfahrender Taxi-Unternehmer mit einem Fahrzeug hingegen soll nun einbezogen werden. Das wäre eine Verschlechterung gegenüber dem rechtlichen Status Quo, ist nicht sachgerecht und kann nicht Sinn und Zweck der Einführung eines Mobilitätsdatengesetzes sein.“

Das Mobilitätsdatengesetz soll nach dem Willen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) alle Fragen zu dem Thema gebündelt beantworten. Die bisherigen Verpflichtungen aus § 3a PBefG sowie der Mobilitätsdatenverordnung würden dann vom neuen Gesetz abgelöst. Die Änderungen sollen 2028 in Kraft treten.

Der Bundesverband begrüßt diesen Ansatz zwar grundsätzlich, weist aber auf mehrere Umsetzungsprobleme hin und mahnt die Verzahnung mit dem PBefG an. „Das Mobilitätsdatengesetz in seiner jetzigen Fassung sieht keinerlei Verweis auf das PBefG vor, das PBefG wiederum würde so geändert, dass es keinen Verweis auf das Mobilitätsdatengesetz macht.

Doch diese Bereiche hängen so eng zusammen, dass auch die Aufsicht verzahnt sein muss“, heißt es in der Stellungnahme. „Das eine Plattform wie Uber, die relevante Mobilitätsdaten hat und verarbeitet, nicht einbezogen wird, wäre entweder das Ergebnis von sehr erfolgreichem Lobbying der Plattform oder aber ein Schildbürgerstreich der Bundesverwaltung. So weit muss es nicht kommen. In unserer Stellungnahme zeigen wir detailliert im Gesetzestext auf, wie dieser anzupassen wäre, um derlei Unwuchten auszuschließen.“

Im Einzelnen macht der Bundesverband „Empfehlungen“ für sechs Themen:

1. Rechtssystematische Verzahnung mit dem PBefG

2. Behördliche Kontrollaufgaben als Ziel aufnehmen

3. Datenlieferpflichten auch für Vermittler

4. Keine Datenlieferpflichten für Ein-Wagen-Unternehmer

5. Datenhierarchie beachten

6. Anpassen einer Regelung im PBefG an Datenverfügbarkeit

Der letzte Punkt greift einen Aspekt aus dem Positionspapier „EILSACHE Taxi“ auf. Die Einführung der so genannten „Notbremse“ zur Regulierung von Mietwagen in Städten mit über 100.000 Einwohnern scheitert in der Praxis nämlich an der Datenverfügbarkeit. Da das PBefG im Rahmen der Einführung des Mobilitätsdatengesetzes ohnehin geändert wird, regt der Verband hier eine rechtliche Vereinfachung an. Die-

se würde räumliche und zeitliche Beschränkungen des Mietwagenverkehrs ermöglichen, so wie es

der Gesetzgeber bereits mit der PBefG-Novelle 2021 beabsichtigt hatte.

BAHNTAXI WIRD NOCH DIGITALER

Eine wichtige Neuerung beim Bahntaxi: Bislang kennen Sie analoge Gutscheine-Ausdrucke (ohne QR-Code) sowie digitale Gutscheine-Ausdrucke (mit QR-Code). Nach erfolgreichen Tests gehen die Deutsche Bahn und das Taxigewerbe gemeinsam einen Schritt weiter.

Zusätzlich gibt es nun voll-digitale Bahntaxi-Gutscheine. Diese werden direkt auf die Smartphones der Bahnkunden übertragen. Es gibt keinen Ausdruck, nur einen QR-Code auf dem Handy des Fahrgastes.

Der Vorteil: Bahntaxi-Gutscheine können einfacher vom Bahnpersonal ausgegeben werden, ohne auf einen Drucker und stationären Arbeitsplatz angewiesen zu sein. Das soll insgesamt den Anteil der digitalen Gutscheine erhöhen und den Verarbeitungsaufwand für alle reduzieren.

Was ändert sich im Taxi?

Nichts. Der Gutschein wird genau so verarbeitet wie ein digitaler Gutschein-Ausdruck mit QR-Code. Also: Code einscannen, Beförderung durchführen. Fahrt beenden. Der Rest läuft automatisch.



Wo findet der Fahrer Details zum Fahrauftrag?

Durch Drücken des Buttons „Gutscheindetails“ erhalten die Fahrer die Informationen, die sie sonst auf Papier gedruckt sehen können: Wo soll es hingehen? Wie viele Fahrgäste? Welcher Gutscheinwert?

Wo findet der Fahrer weiterführende Informationen?

Durch Drücken des Buttons „Informationen für Fahrer“ gelangen die Fahrer auf die Informationen, die sie von den ausgedruckten Gutscheinen kennen, mit weiterführenden Informationen zur Durchführung und Abrechnung.

Was ist sonst noch zu beachten?

Die volldigitalen Gutscheine sind eine zusätzliche Möglichkeit. Es wird weiterhin auch andere Gutscheine geben.

FACHWISSEN DES TAXIGEWERBES IM BUNDESTAG GEFRAGT



Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. Michael Oppermann im Deutschen Bundestag.

Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität? Mit dieser Frage beschäftigte sich kurz vor der Sommerpause der Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages. Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. stand den Abgeordneten im Namen des Taxigewerbes Rede und Antwort. Das Taxi hat bereits heute nachhaltige Lösungen. Und diese Potenziale könnten noch größer sein, wenn die Politik das Gewerbe als Teil des ÖPNV stärkt und schützt.

Im ländlichen Raum können Modelle wie Pooling und das ÖPNV-Taxi eine wichtige Rolle spielen, betonte Oppermann: „Ein Schlüssel zum Erfolg ist die bes-

sertere Verzahnung mit dem Rest des ÖPNV-Angebots.“ Das Taxi ist der einzige Teil des ÖPNV, der komplett fahrgastfinanziert wird. Eine nachhaltige Mobilitätswende ist nur dann möglich, gerade im ländlichen Bereich, wenn das Taxi statt der teuren Rufbusse eine Quersubventionierung erhält. „Nur so kann eine ständige Vorhaltung gesichert werden“, fasst er die Erfordernisse und die Hausaufgaben für die Politik zusammen.

Nachhaltiger Verkehr in der Stadt heißt, dass Vermittlungsplattformen keine Lösung für nachhaltige Mobilität sein können: „Plattformen alleine bringen Ihnen auch keine Fahrzeuge und Fahrer“.

BUNDESVERBAND KÄMPFT AUCH INTERNATIONAL FÜR DAS GEWERBE



In Genf für das Taxigewerbe dabei Michael Moeller Nielsen (Dänemark), Michael Oppermann (Deutschland), Roxana Ilie (Rumänien) und Armand Joseph-Oudin (Frankreich).

Die International Road Transport Organisation (IRU) hat in Genf eine Reihe von Gremiensitzungen abgehalten und in diesem Zusammenhang auch ihren Jahresbericht vorgestellt. Mit Bezug auf das Taxigewerbe heißt es dort zur Plattformarbeits-Richtlinie der EU: „Dank IRU-Lobbying und nach langem hin und her wird das Taxigewerbe endlich als eigenständiger Verkehrsdienst anerkannt, der sich von der Ride-Hailing-Branche unterscheidet.“ Für den Bundesverband Taxi und Mietwagen nahm Geschäftsführer Michael Oppermann an den Sitzungen teil. Beim Wandel der Flotten hin zu emissionsfreien Fahrzeugen machte Oppermann deutlich,

dass es vor allem einzelne Städte sind, die hier richtungsweisend sind: „Amsterdam, London, Oslo und Hamburg zeigen den Weg“. Zu den Hürden bei der Transformation gehört auch: „Wenn wir gegen Über kämpfen, schützen wir nicht das Taxigewerbe der Vergangenheit. Wir schützen das Taxigewerbe der Zukunft. Denn was Uber anbietet, ist im Grunde eine digitalisierte Form des Manchester-Kapitalismus vom Anfang des 19. Jahrhunderts. Und wie wir uns wohl alle einig sind, ist der Anfang des 19. Jahrhunderts nicht die Zukunft.“

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Februar 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

März 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Isar Funk GmbH Co. KG

April 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Can Soenmez

Mai 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Isar Funk GmbH Co. KG

Juni 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Wolfgang Pettau

TAXIstiftung Deutschland Frankfurter Volksbank eG

IBAN DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC FFVBDEFF

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

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

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