

EINE BRANCHE IM DIALOG

Deutscher
Taxi- und Mietwagentag
in Ludwigshafen

Dieser Report ist ein bisschen anders als sonst. Denn es steht eine Veranstaltung im Mittelpunkt, mit der der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. Neuland betreten hat. Und man darf sagen, dass es ein erfolgreicher Beginn war. Der Deutsche Taxi- und Mietwagentag in Ludwigshafen bot kompakte Informationen in diversen Seminaren, Vorträgen und Diskussionen – aber immer auf Augenhöhe. Mehrere Veranstaltungen liefen in drei Räumen parallel und fanden allesamt ein großes und interessiertes Publikum, in den Pausen wurde debattiert, gefachsimpelt – und sich mehr denn je vernetzt. Unternehmerinnen und Unternehmer standen im Mittelpunkt, in der Meetingzone waren sie das Programm. Mitarbeitergewinnung und Krankenfahrten, Uber und TSE, On Demand-Verkehre und das Redesign des Taxis waren nur einige Schlagworte. Dieses volle Programm will

dieser Report in einigen Teilen abbilden. Natürlich informieren wir auch über die Mitgliederversammlung des BVTM sowie die „Eilsache Taxi“. Diese Resolution, von den Mitgliedern verabschiedet, beinhaltet fünf Punkte. Fünf Forderungen an die Politik, denn die Existenz des Taxigewerbes als Teil des ÖPNV steht auf dem Spiel. Und weil dieses Thema so wichtig ist, finden Sie die „Eilsache Taxi“ gleich auf der nächsten Seite. Einen Rückblick auf die Demonstration des Taxigewerbes in Köln anlässlich der Verkehrsministerkonferenz haben wir auf Seite 8 vorbereitet. Denn täglich müssen rund fünf Taxiunternehmen Insolvenz anmelden. Sie können in dem unfairen Wettbewerb der Plattform-Mietwagen mit Dumpingpreisen zu Lasten der Steuerzahler und Sozialkassen nicht mehr mithalten.



MITGLIEDERVERSAMMLUNG BESTÄTIGT FÜHRUNGSSPITZE

In seiner Mitgliederversammlung in Ludwigshafen hat der Bundesverband seinen Vize-Präsidenten Wolfgang Oertel sowie die Vorstände Dennis Klusmeier und Roland Böhm in den Ämtern bestätigt. Auch Rechnungsprüfer Marten Clüver erhielt erneut das Vertrauen.

Erstmals wurde im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung gewählt, die Entscheidungen fielen einstimmig. „Ein Ausdruck der neuen Kultur des Verbandes“, so war zu hören. Denn in früheren Zeiten gingen Personalentscheidungen auch schon mal mit längeren Diskussionen einher.



(von links) Die alten und neuen Vorstände Dennis Klusmeier (Düsseldorf) sowie Roland Böhm (Münster) sowie Vize-Präsident Wolfgang Oertel (Chemnitz) wurden in ihren Ämtern bestätigt. Die Wahl wurde notwendig, weil ihre Amtszeiten nach vier Jahren abgelaufen waren.



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

KONTRASTE ENTHÜLLT DAS SYSTEM UBER

Seit 2014 ist Uber in Deutschland auf dem Markt – und seither konstatieren wir eine ganze Reihe von Gesetzesverstößen. So fasste es BVTM-Präsident Herwig Kollar auf der Mitgliederversammlung in Ludwigshafen zusammen. Mittlerweile berichten darüber viele Medien. Kürzlich hat das ARD-Magazin

Kontraste gezeigt, wie das System funktioniert. „Ein Drittel der Entgelte für die Fahrer entsteht durch normalen Verdienst. Ein weiteres Drittel steuert das Jobcenter durch Aufstockung bei und das letzte Drittel durch Schwarzarbeit“, gab ein Ermittler des Zolls in der Sendung zu Protokoll. Sozialdumping schädigt nicht nur die öf-

fentlichen Kassen. Es sorgt auch für einen extrem unfairen Wettbewerb, der eigentlich diesen Namen nicht verdient. **Denn das Taxigewerbe** mit den von den Behörden festgelegten Tarifen **hat dabei das Nachsehen.** Auf **Seite 7** beschäftigt sich dieser Report noch einmal ausführlich mit der Sendung.

EILSACHE TAXI

WAS DIE POLITIK JETZT TUN MUSS!



Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes beantwortet geduldig die Fragen

Fünf Forderungen an die Politik hat die Mitgliederversammlung in Ludwigshafen verabschiedet, fünf Forderungen zur Sicherung der Existenz des Gewerbes. Denn Plattform-basierte Mietwagen verdrängen immer mehr die klassischen Taxis. Sie bieten längst keinen taxi-ähnlichen Verkehr an, sondern machen ein taxi-gleiches Angebot, wie BVTM-Vizepräsident Hermann Waldner feststellte. Die Existenz des Taxigewerbes ist in den Städten damit akut und unmittelbar bedroht. Zudem sieht der Verband mit größter Sorge, dass das Angebot von Taxis im ländlichen Raum kontinuierlich sinkt. Zunächst werden die Betriebszeiten eingeschränkt, dann schließen die Unternehmen ganz.

Deshalb müssen Politiker auf allen Ebenen jetzt handeln. Die Mobilität steht auf dem Spiel, das individuelle Angebot für Jedermann! Gäbe es das Taxi nicht, würden wir es im Zuge der Mobilitätswende heute erfinden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen macht daher fünf konkrete Vorschläge.

1. Städte stärken – PBefG präzisieren

Das Personenbeförderungsgesetz sollte die Unterschiede zwischen Taxi und Mietwagen deutlich herausarbeiten. Nach der Verabschiedung der PBefG-Novelle vor zwei Jahren haben die Kommunen mehr Verantwortung in diesem Bereich. Allerdings ist bisher bis auf wenige Ausnahmen nichts geschehen. Eine Präzisierung des §49 Absatz 4 Satz 7f könnte Abhilfe schaffen.

2. Dumping stoppen – Mindesttarife für Mietwagen jetzt

Diese Forderung hat das Taxigewerbe auch lautstark vor den Tagungsräumen der Verkehrsministerkonferenz im Herbst in Köln erhoben. Und seriöse Gutachten bestätigen die Auffassung, wonach Mindestpreise für Mietwagen möglich sind. Sie können dem Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen dienen – daher ruft der Bundesverband insbesondere die Städte auf, in den Uber und Co unterwegs sind, ihre eigenen kommunalen Interessen zu schützen. Eine Allgemeinverfügung, mit der Anordnung des Sofortvollzugs, kann den Dumping-Wettbewerb auf unseren Straßen beenden.

3. Papier ist geduldig – Kontrollen wirken

Regeln, die nur auf dem Papier existieren, helfen niemandem. Der Ehrliche ist der Dumme, der Dreiste gewinnt. So kann man Mobilität nicht machen. Während der Bundesverband sich zu einem sauberen Taxigewerbe bekennt, gehen Uber und Co oftmals über die gesetzlichen Grenzen hinaus. Betrug bei Steuern und Sozialversicherungen, Ausbeutung von Fahrpersonal und immer wieder Verstöße gegen die Rückkehrpflicht. Doch die Politik lässt sauber arbeitende Taxiunternehmen im Stich. Es muss gelten: Keine Zulassung von Mietwagen ohne Wegstreckenzähler. So lassen sich viele Verstöße nachweisen. Und das muss kontrolliert werden. Wer betrügt, der fliegt!

4. Taxisterben? – Überangebot statt Unterangebot

Die Leistungen des Taxis im ländlichen Raum sind groß: Service auf Abruf und Verdichtung des Linienverkehrs. Aber das Taxi ist der einzige Teil des ÖPNV, der seinen Dienst zu 100 Prozent selbst verdienen muss. Auf Dauer lässt sich das Angebot so nicht finanzieren. Daher fordert der Bundesverband eine Einbeziehung des Gewerbes in die ÖPNV-Finanzierung, wo eine

Das gesamte Paper im PDF-Format finden Sie auf der Website des Bundesverbandes.



Unterversorgung mit Taxis droht. Das ließe sich mit Regionalisierungsmitteln bewerkstelligen. Zudem muss das Taxi als ÖPNV-Taxi und Poolingverkehr intelligent in das ÖPNV-System eingebunden werden. Das Taxi steht bereit. Aber es muss auch jemand bereit sein, dies zu bezahlen.

5. Transformation ermöglichen – E-Taxi fördern

Taxis fahren jährlich ungefähr sechsmal so weit wie private Autos im Jahr. Dennoch wird das Taxi allein gelassen mit der Flottentransformation. Für E-Busse gibt es eine Förderrichtlinie, ebenso wie für Lkw. Für das Taxi gibt es das nicht. Im Bundesfahrplan E-Taxi hat der Verband detailliert seine Vorstellungen dargelegt. Fördern, Fördern und Vernetzen lauten die Bausteine. Und es braucht vor allem den politischen Willen, die Transformation zu begleiten und zu ermöglichen. Die Zeit drängt!

Scannen Sie den QR-Code.



TSE: LÖSUNG MIT PRAGMATISMUS IN SICHT

Es gibt eine Buchstabenkombination, die lässt Taxiunternehmern und -unternehmerinnen nur mit dem Kopf schütteln. TSE. Entsprechend groß war auch das Interesse auf dem Deutschen Taxi- und Mietwagentag in Ludwigshafen. Als das Thema diskutiert wurde, war der Veranstaltungsraum bis auf den letzten Platz gefüllt. Aber die nun in Aussicht stehende Lösung verschafft eine realistische Atempause.

KOLLAR: „WIR WERDEN DAS BUNDESSTEUERBLATT GENAU LESEN“

In seinem Rechenschaftsbericht auf der Mitgliederversammlung in Ludwigshafen fasste BVTM-Präsident Herwig Kollar das Geschehen um die Änderung der Kassensicherungsverordnung zusammen und kündigte an: „Wir werden das Bundessteuerblatt zum Jahresbeginn 2024 genau lesen“. Denn dann soll Klarheit herrschen, wie es mit

der Technische Sicherheitseinrichtung (TSE) und den dafür notwendigen Taxametern weiter geht. Wir erinnern uns: Im Sommer hatten das Bundesfinanzministerium noch die Vorstellung, die bundesweit rund 50.000 Taxis ab Jahresbeginn 2024 mit TSE auszustatten. Das sollte auch für jene Taxameter mit Insika-Technik gelten, die ab 2021 ausgerüstet worden waren. „Abenteuerlich!“, lauteten die mildesten Kommentare dazu, die meisten fielen schärfer aus. Der Bundesverband hat massiv interveniert, damit die Fristen verlängert werden – mit

Erfolg! Denn am 13. Oktober (Freitag, der 13.) wurde ein sogenanntes „Nichtbeanstandungsschreiben“ verschickt. In der Praxis bedeutet das, dass die Regelung bis Ende 2025 ausgesetzt ist. Und ab dem neuen Jahr soll dann auch klar sein, welche Taxameter nun eingebaut werden können. Dies ist noch nicht veröffentlicht, weil ja die Verord-



Fabian Wildmoser vom Landesamt für Steuern in Bayern gab einen Überblick über den aktuellen Stand zur TSE und musste viele Fragen beantworten.

nung erst in Kraft tritt....der Bundesverband bleibt im Sinne seiner Mitglieder am Ball!

Innenansichten der Finanzverwaltung

In Ludwigshafen bekamen die Besucher auch einen Einblick in das Innenleben einer Finanzverwaltung. Fabian Wildmoser vom Landesamt für Steuern in Bayern erläuterte die Pflicht zu Anwendung der TSE-konformen Taxameter und die zeitweilige Aussetzung dieser Pflicht bis Ende 2025. Nach

der Intervention des Bundesverbandes haben Unternehmerinnen und Unternehmer nun eben zwei Jahre Zeit, sich auf die neue Regeln einzustellen. „Ihnen wird nun mehr Zeit eingeräumt, in der Sie darum kümmern können, dass sie Ihre Pflicht erfüllen können“, so Wildmoser. Drei Hersteller präsentierten daran anschließend ihre Lösungen – Semitron, Hale electronic sowie Fiskaly. Während die ersten beiden auf klassische Lösungen setzen, die im Gewerbe schon weitgehend bekannt sind, setzt das dritte Unternehmen auf eine Cloud-Lösung. Das kann möglicherweise ganz interessant sein, die genauen technischen Details blieben in der Präsentation aber offen.

Bis auf den letzten Platz gefüllt war der Raum beim Thema TSE.



STROM STATT DIESEL UND BENZIN: ELEKTROTAXIS AUF DEM VORMARSCH



Jan Grupe hatte an den Beginn seines Vortrags vier Worte gestellt: „Der Verbrenner ist tot!“

Für alle, die dem Umstieg von Kraftstoffen auf Strom skeptisch gegenüber stehen, hatte Jan Grupe, Einzelunternehmer mit einem ID.4 aus Hamburg, vier Worte mitgebracht. „Der Verbrenner ist tot!“ In der Hansestadt ist jeder fünfte Wagen mit Strom unterwegs. „Wir sind als Taxifahrer Technologie-Botschafter“, erzählt Grupe und

berichtet von einer Kundin. Früher habe sie sich ein Taxi bestellt, wenn sie mit einem großen Auto fahren wollte. Heute bestelle sie sich ein E-Auto, wenn sie ganz modern unterwegs sein wolle...

Hamburg will grün fahren

Zugegeben, das Erlebnis von Jan Grupe mit seiner Kundin ist nur eine Episode. Aber Kolleginnen und Kollegen, die ihre Fahrgäste mit einem Stromer befördern, berichten immer wieder davon, dass sie schnell über die neue Technik ins Gespräch kommen –

und gelegentlich auch ein höheres Trinkgeld bekommen. „Es weht ein neuer Wind durchs Gewerbe, seit wir mit dem Zukunftstaxi gestartet sind“, erzählt auch Rüdiger Lilie, Mehrwagenunternehmer aus Hamburg. Bei dem Projekt wurden bereits rund 5.000 Tonnen CO2 eingespart. Wenn man bedenkt, dass es etwa 80 Jahre dauert, bis ein Baum eine Tonne CO2 absorbiert hat, dann bekommt man eine konkrete Vorstellung von der Bedeutung dieses Projekts.

Ist ein E-Taxi auch wirtschaftlich?

Sowohl Jan Grupe als auch Rüdiger Lilie ließen in Ludwigshafen keinen Zweifel daran, dass sie auch wirtschaftlich sauber unterwegs sind. „Natürlich spielte am Anfang auch die großzügige Förderung eine Rolle“, sagten beide. Aber wenn man mit spitzem Bleistift nachrechnet, hat der ID.4 gegenüber einem Touran nach vier Jahren die gleichen Kosten – und dann ist der Stromer deutlich im Vorteil. Weniger Werkstatt, keine Kfz-Steuer, deutlich weniger Aufwand....dagegen lassen sich Stromkosten derzeit nur schwer kalkulieren.

KRANKENFAHRTEN UND IHRE DIGITALE ABRECHNUNG

7 ODER 70 % RÜCKLÄUFER? NACHFRAGEN VERHINDERN PÜNKTLICHE ABRECHNUNG



Wie finde ich die richtigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen? Das war das Thema eines Workshops mit den beiden „Taxi to go“-Podcastern Babett Mahnert und Jens Marggraf. Ein Tipp: Holen Sie Ihre potenziellen neuen Kollegen dort ab, wo sie häufig sind – in den sozialen Medien. Eine Zeitungsanzeige dagegen bietet meist weniger Treffer.



Dynamische Mobilitätsdaten sollen uns künftig das Leben erleichtern. Nur: Dazu müssen die Daten auch bereitgestellt werden – dann ist die Zahl der aktuell freien Sitzplätze ganz simpel auf dem Handy abrufbar. Ein bundesweites Portal, die Mobilithek, steht dazu zur Verfügung. Lediglich Einzelunternehmer sind von der Pflicht zur Lieferung der Daten befreit.



Wie Mobilität gemeinsam gedacht werden kann, zeigte Christian Pröpper von Aral. Denn auch das Bild der Tankstellen wandelt sich. Nicht mehr nur die klassischen Kraftstoffe, sondern natürlich auch Ladesäulen für E-Fahrzeuge kommen mehr und mehr dazu. In Zukunft kann es auch Wasserstoff sein, der an Tankstellen nachgefragt wird.

Für Patienten sind Krankenfahrten eigentlich eine feine Sache: Sie werden zum Arzt oder zur Klinik gefahren, von dort wieder abgeholt oder auch beides. Viele hilfsbereite Kolleginnen oder Kollegen begleiten ihre Fahrgäste auch direkt bis zum Sprechzimmer oder auf die Station. Deutlich schwieriger wird es, wenn um die Abrechnung dieser Fahrten geht – und auch darum nahm das Thema auf dem Taxi- und Mietwagentag in Ludwigshafen breiten Raum ein.

men auch schwer verkraftbar, ein Liquiditätsproblem sei die Folge.

Tipps für die Abrechnung

Berater Stephan Christ gab grundsätzliche Tipps: „Als allererstes darauf achten, dass die Verordnungen nicht als Origami in den Autos herumfliegen“. Und: „Verlassen Sie sich auch nicht auf die Geschäftsstelle“, betonte Christ weiter und nannte als Beispiel eine fehlende Unterschrift neben

erreicht. Aber ja, ohne diese neuen Scanner geht es nicht!“

Krankenfahrten und Leitsysteme

Welche Rolle kann das Taxi bei der Krankenbeförderung künftig spielen? Christof Chwojka hat den Notruf Niederösterreich gegründet und geleitet. Zu den Aufgaben der Leitstelle in unserem Nachbarland gehören die Entgegennahme und Disposition von täg-



Wie hoch ist die Rückläuferquote?

Die Verordnung einer Krankenfahrt bietet längst keine Garantie dafür, dass das Taxiunternehmen nach der Beförderung auch sein Geld dafür bekommt. 70 Prozent aller eingereichten Abrechnungen erforderten Nacharbeiten, weil Angaben fehlten oder falsch seien, hieß es auf dem Podium. Nachfrage dazu bei Wolfgang Oertel, BVTM-Vizepräsident und Chef der Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG: „Das ist zu hoch. Wir liegen derzeit ungefähr bei fünf bis sieben Prozent.“ Mehr als zehn Prozent seien für das Unterneh-

einem handschriftlichen Kreuz. Die regionale Geschäftsstelle würde dies durchgehen lassen, die Abrechnungsstelle dagegen nicht. „Ganz wichtig: Lassen Sie sich diese Auskunft schriftlich gegen. Denn dann gibt es einen Namen und eine Genehmigung und wir können darauf bestehen, dass die Geschäftsstelle ihr Einverständnis gegeben habe.“ Beim Scannen der Dokumente immer beide Seiten abspeichern, das sei für die qualifizierte digitale Signatur wichtig, erläuterte Christ. Die Technik dafür ist zwar teurer. Allerdings fielen dafür regelmäßige Kosten, wie beispielsweise Porto etc., weg. „Der Break even ist relativ schnell



Christof Chwojka

lich mehreren tausend Notrufen sowie von Krankentransportanforderungen. Allein schon dieser Überblick zeigt, wie qualifiziert das Personal dabei sein muss – denn die Damen und Herren entscheiden nicht nur über die ersten Schritte vor und zur Behandlung, sondern auch über den Transport dahin. Und dabei kann das Taxi künftig noch eine größere Rolle spielen – wobei man dabei in Österreich schon deutlich weiter scheint als hierzulande.

TAXI VS. UBER

„WIR HABEN NICHTS GEGEN WETTBEWERB
– ABER ER MUSS FAIR SEIN UND MIT GLEICHEN MÖGLICHKEITEN“



BVTM-Präsident
Herwig Kollar
leitete die
Debatte.

Thomas Krause von
„Linne und Krause“
sieht die Genehmigungs-
behörden nach Gutachten
gegen Mindesttarife für
Mietwagen verunsichert.



Aufmerksam
wurde die Debatte
verfolgt und rege
mitdiskutiert.

Es ist derzeit ein ungleicher Kampf. Auf der einen Seite das Taxi mit Tarifen, die die öffentliche Hand vorgibt. Dazu faire Löhne, Sozialabgaben und Zahlungen an den Fiskus. Auf der anderen Seite die Plattform-Mietwagen von Uber, Colt und Co.. Da gibt es Dumpingtarife, Schwarzarbeit und mangelnde Sozialversicherungen. Das Politikmagazin Kontraste hat kürzlich darüber berichtet, wie das System funktioniert. Nachzulesen auch bei uns auf Seite 7 oder weiterhin zum Anschauen in der ARD-Mediathek. Was also tun, damit aus dem Mietwagen-Wildwuchs wieder ein fairer Wettbewerber wird?

**Mindesttarife
für Mietwagen**

Wenn Zahlen den ungleichen Wettbewerb belegen können, dann wird häufig Berlin als Beispiel genannt.

Die Zahl der Taxikonzessionen an Spree und Havel betrug vor Corona rund 8.400. Mittlerweile sind es nur noch etwa 5.500. Die Zahl der Mietwagen in Berlin wuchs von einst knapp 2.000 auf 4.600. Neben der „Hauptstadt des Verwaltungsversagens“ haben auch andere Städte deutliche Zuwachsraten. Die Ausnahmen heißen Hamburg und Leipzig. Warum? In Hamburg kontrollieren die Behörden die Wirtschaftlichkeit von Mietwagenbetrieben genau. Ergebnis: Die Zahl dieser Unternehmen lässt sich an wenigen Händen abzählen. Oder Leipzig: Hier ist eine Verwaltung den Weg gegangen, den ihr die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ermöglicht – es gibt seit 2021 Mindesttarife für Mietwagen. Seither enthält jede Genehmigung eine Regelung zum Mindestbeförderungsentgelt. Dabei gibt es nur eine untere Grenze, nach oben sind die Tarife offen. Noch werden sich

die Gerichte damit beschäftigen müssen, aber der Weg ist machbar.

**Gutachten zeigt Weg
zum fairen Wettbewerb**

Jeder freut sich, wenn er ein paar Euro sparen kann. Und wenn Otto Normalfahrergast in seiner App sieht, dass Taxis deutlich über den Preisen von Plattform-Mietwagen liegen, dann werden die meisten wohl die preiswertere Variante wählen – und das Taxigewerbe zieht den Kürzeren. „Es geht letztlich um die Sicherstellung geordneter Verhältnisse im öffentlichen Verkehr“, so Prof. Dr. Matthias Knauff von der Uni Jena in seinem Gutachten. Er verweist auf § 51a Abs. 1 der PBefG-Novelle: „Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.“ Und dies kann auch bereits vor dem Start des Anbieters geschehen. Im Zweifelsfall müssten die Gewinninteressen eines Mietwagenunternehmens hinter das Interesse an einem funktionierenden ÖPNV zurück treten, so der Rechtsexperte.

**Behörden sehr,
sehr zögerlich...**

Insgesamt gibt es derzeit fünf Gutachten zu den Mindestentgelten. Neben Prof. Knauff hat unter anderem auch die Kanzlei Freshfields im Auftrag von Uber ihre Sicht der Dinge dargelegt. Nicht verwunderlich ist daher die Auffassung, dass Mindestentgelte für Mietwagen der freien Berufswahl entgegen stehen würden. Die Wirkung blieb nicht aus, gab Thomas Krause von „Linne

und Krause“ in Ludwigshafen einen Einblick in das Seelenleben deutscher Beamter: „Spätestens nach dem Gutachten von Freshfields sind die sehr, sehr zögerlich geworden.“ In Düsseldorf wurde der Beschluss zu den bereits geplanten Mindeststarifen wieder von der Tagesordnung genommen...

Wie wichtig diese unteren Tarifgrenzen aber seien, zeige auch ein Blick über die Grenzen Deutschlands hinaus. In London seien von den einst so bekannten BlackCabs lediglich noch etwa ein Viertel unterwegs, so BVTM-Vizepräsident Hermann Waldner. Zugleich unterstrich er: „Wir haben nichts gegen Wettbewerb – aber er muss fair sein und mit gleichen Möglichkeiten“. Da kommt es nun auf die Kommunen an....



Orlen Deutschland stärkt seine Marke und will bis Ende 2023/Anfang 2024 rund 100 Orlen gebrandete Stationen einführen. Insgesamt betreibt der polnische Konzern 606 Tankstellen in der Bundesrepublik unter dieser Marke sowie unter dem Label star. Im Zuge der Umbenennung werden auch einige Standorte umfassend modernisiert, auch eine große Anzahl von Ladesäulen ist geplant.



Mobile Garantie ist schon seit vielen Jahren Partner des Bundesverbandes, seit kurzem auch im BVTM-Intranet. Beim Taxi- und Mietwagentag stellte Sabine Schunk die Angebote des Unternehmens vor. Maßgeschneiderte Schutzprodukte sollen es sein – und die meisten Produkte sind für Wagen aller Altersklassen sowie auch für Hybrid- und Elektroantriebe erhältlich.

WAS FÄHRT, WENN NICHTS MEHR FÄHRT? MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM



Die BVTM-Vorstandsmitglieder Bärbel von Teuffel und Uwe Bischoff im Gespräch mit Michael Oppermann

Die Probleme von Taxi und Mietwagen sind vielschichtig. Häufig sind in der Diskussion darüber die größeren Städte im Fokus. Dabei ist die Situation auf dem Lande nicht weniger kompliziert. Denn was fährt, wenn nichts mehr fährt? Meist ist es nur noch das Taxi oder der Mietwagen, weil sich die Bahn schon länger von kleineren Strecken verabschiedet hat und Busse dies auch tun.

Allerdings sei es auf dem Land nicht anders als in der Stadt: Es kommt keiner, der uns helfen will, waren sich beide einig. Unternehmer brauchen den ständigen Austausch auf allen Ebenen, um beispielsweise auch zu erklären, warum höhere Tarife fürs Überleben notwendig seien. Und dazu gehöre eben auch, dass man miteinander rede: „Wir brauchen Euch, aber Ihr braucht uns auch!“ Wenn jede Krankenfahrt einzeln abgerechnet werden müsse, kann das auch nicht im Sinne der Auftraggeber sein. „Wir sitzen in einem Boot!“ Es komme eben darauf an, dass man die eigene Gemeinschaft stärke und sich vernetze – das werde in Zukunft immer wichtiger. Die Krankenkassen suchten schließlich untereinander ebenso das Gespräch.

Behörden haben nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten

Mobilität im ländlichen Raum – Eine Zukunft für das Taxi? – so war die Debatte überschrieben, bei der die beiden BVTM-Vorstandsmitglieder Bärbel von Teuffel und Uwe Bischoff zunächst einen Rückblick auf die Corona-Zeit machten. Beide haben in der Pandemie trotz deutlich reduzierter Aufträge keine Mitarbeiter entlassen, sondern mit anderen Aufgaben betraut oder Urlaub und Überstunden abgebaut. Bischoff: „Wir haben in dieser Zeit auch verhandelt, dass bestehende Verkehre in den nächsten Jahren nicht neu ausgeschrieben werden. Somit gab es die Chance, dass angeschlossene Unternehmer sich danach wieder refinanzieren konnten.“ Denn, so Bischoff weiter, eine Behörde muss auch gemeinsam mit den Dienstleistern Schwierigkeiten meistern. „Sie haben nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten.“ Diese Erwartung habe er von allen politischen Richtungen.

Krankenförderung bündeln

Was erst einmal ungewohnt klingt, erklärte Bärbel von Teuffel dann: „Krankenfahrten könnten in bestimmten Fälle auch gebündelt werden. Denn die Ziele wie Krankenhäuser oder größere Arztpraxen sind häufig identisch.“ Die Unternehmerin kann dabei bereits auf positive Beispiele verweisen. Am Ende ließen sich so auch Kosten sparen. Auch in anderen Bundesländern gebe es das Problem. Weil Taxi- und Mietwagenbetriebe aus Altersgründen nicht fortgeführt würden, bedeute das in Zukunft weniger Fahrer, weitere Wege und mehr Fahrten. Einige Kassen hätten dies bereits verstanden, konkrete Ergebnisse aber gebe es noch nicht.

Es kommt keiner, der uns helfen will

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Juli 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG
Marcel Schätzer
Samir Neumahr

August 2023

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

September 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Ernst Richard Fischer
Gerwin und Claudia Wurst

**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.**

ARD-RECHERCHE ENTHÜLLT KRIMINELLE UBER-MACHENSCHAFTEN

Kollar: „GEWINNE FÜR MIETWAGENFIRMEN NUR BEI TRICKSEREIEN MIT LOHN UND SOZIALABGABEN“

Mitten in der spätsommerlichen Hitze wirbelte eine Recherche des ARD-Magazins „Kontraste“ die vermeintlich heile Welt der Plattform-Mietwagen durcheinander. „Das Uber-System: Mit der App in die Armut“ lautete der Titel eines Beitrags in dem Magazin vom 17. August. Die Sendung kann weiterhin in der ARD-Mediathek abgerufen werden. Und der Beitrag machte deutlich: Das System der Plattform-Mietwagen kann nur funktionieren, wenn andere die Zeche für die täglich stattfindenden Gesetzesverletzungen zahlen – in dem Fall Fahrer und Steuerzahler.

Zoll spricht Klartext

„Organisierte Schwarzarbeit“ – so nennt es in dem Beitrag ein Verantwortlicher des Hauptzollamts Berlin. Die Behörde kontrolliert regelmäßig Mietwagen, die für Uber und Bolt unterwegs sind und taxi-ähnliche Verkehre anbieten. Allerdings: Bei über 4.000 Fahrzeugen müsste die Zahl der Kontrollen und der Kontrolleure deutlich größer sein. Der Zoll geht davon aus, dass Arbeitnehmer in großem Umfang beschäftigt werden, ohne sie zu Sozialversicherung anzumelden. Dabei sind auch Firmen



im Spiel, die für einen bestimmten Zeitraum nur zu diesem Zweck gegründet werden. Jedenfalls stoßen die Ermittler häufig auf dieselben Akteure – am Ende ein Fall für die Staatsanwaltschaft.

Kein Mindestlohn und überdurchschnittliche Arbeitszeit

Die ARD-Rechercheure haben Fahrer befragt. Nach ihren Angaben sind sie täglich zehn und mehr Stunden unterwegs, sechs Tage in der Woche. Trotzdem reicht es nicht für den Mindestlohn, bei Krankheit oder Urlaub werde gar nichts gezahlt. Zudem werde bei zu geringen Einnahmen eine Rückzahlung fällig – ebenso wie 300 Euro bar, angeblich für die Krankenversicherung. Fazit: Der Verdienst reicht nicht zum Leben. Offiziell geben laut des ARD-Beitrags Uber und Bolt dagegen tägliche Einnahmen von 340 bzw. 330 Euro an. Während in Berlin

immer mehr Plattform-Mietwagen unterwegs sind, ist es in Hamburg nur eine Handvoll. Denn die Hansestadt prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit der Firmen genau. Funktioniert dies nicht oder bestehen erhebliche Zweifel, dann gibt es keine Zulassung.

Bundesverband fordert Städte zum Handeln auf

Angesichts dieser signifikanten Unterschiede fordert der Bundesverband eine Taskforce der Kommunen für einen fairen Wettbewerb. „Uber und Co brechen die Regeln, wo sie nur können. Deshalb sollten sich die Städte und Gemeinden besser vernetzen, um endlich einen Wettbewerb bei der Mobilität zu ermöglichen, der diesen Namen auch verdient“, sagte Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.. „Städte wie Hamburg oder Leipzig zeigen, dass man illegalen Praktiken auf kommunaler Ebe-

ne begegnen kann – und so den Sumpf trocken legen. Denn die Zeche dieser Machenschaften zahlt am Ende immer der Steuerzahler.“ Die ARD-Recherchen belegten eindrücklich, mit welchen Tricks der Markt der legalen Mobilität ausgehöhlt wird, ob durch Verschleierungen bei der Steuer, Betrug bei den Versicherungen oder Verstöße gegen das Personenbeförderungsgesetz.

Herwig Kollar: „Der perfide Plan von Uber und Co zielt zunächst gegen das sauber arbeitende Taxigewerbe. Wenn dieses Angebot mit staatlich festgelegten Tarifen vom Markt verdrängt wurde, können die Preise nach Belieben festgesetzt werden – die Leidtragenden sind die Bürger“. Aber schon jetzt müssen die Steuerzahler in Deutschland für die dubiosen Geschäfte aufkommen. Wenn beispielsweise Fahrer auf 450 Euro-Basis beschäftigt werden und dann deutlich mehr Stunden arbeiten, fehlen durch die Schwarzarbeit die Einnahmen beim Finanzamt ebenso wie bei den Sozialkassen. „Hier müssen sich die Verantwortlichen in den Städten besser vernetzen“, betonte Kollar. „Die illegalen Praktiken sind in allen Städten gleich. Sie müssen energisch angegangen werden, sonst wird das legale und angemeldete Taxigewerbe aufgeben müssen. Wenn einer Steuern zahlt und der andere nicht – man kann sich leicht ausrechnen, wer überlebt!“

MINDESTPREISE FÜR MIETWAGEN JETZT!

Am 11. und 12. Oktober tagten in Köln die Verkehrsminister von Bund und Ländern. Eigentlich ging es um die Finanzierung des 49-Euro-Tickets. Und vor dem Tagungshotel am Rheinufer protestierte lautstark das Taxigewerbe. Auftakt zu einer Reihe von Demonstrationen, denn der Branche steht das Wasser bis zum Hals. Eigentlich schon Oberkante Unterlippe. Jeden Tag müssen Unternehmen schließen.

Taxigewerbe erhebt zur Verkehrsministerkonferenz lautstark seine Stimme — die Proteste werden fortgesetzt!



um die Dumping-Preise zu realisieren. Das ist das Ergebnis der ARD-Recherche „Das System Uber“ (siehe Seite 7).

ganz simpel umzusetzen, denn Mindesttarife für Mietwagen seien schon jetzt ganz einfach umzusetzen, so Oppermann.



Dennis Radtke an der Seite des Taxigewerbes

Dennis Radtke gilt als das soziale Gewissen der CDU und der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament. Er befasst sich hauptsächlich mit der sogenannten Plattform-Industrie, für die Uber sinnbildlich steht. Nach dem Vorschlag der Abgeordneten sei man jetzt im sogenannten Trilog mit Kommission und Rat der EU. „Das heißt, wir sind schon sehr, sehr weit! Und wir müssen das in dieser Legislaturperiode, wir müssen das vor der nächsten Europawahl fertig bekommen!“

„Jeden Tag gehen fünf Taxiunternehmen in die Insolvenz, weil sie dem unfairen Wettbewerb und dem schamlosen Sozialdumping mit legalen Mitteln nichts mehr entgegensetzen können“, hatte Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen



Unterstützung durch den Bundesverband

„Wir appellieren an Sie: Sorgen Sie dafür, dass das Taxi eine Zukunft hat. Sorgen Sie dafür, dass die Fahrerinnen und Fahrer eine Zukunft haben“ sagte Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. Seine Botschaften an die Verkehrsminister von Bund und Ländern: „Erstens: Schaut hin – bleibt nicht im Maritim, sondern kommt hierher – und schaut, was los ist!“ Haltet Eure Versprechen, so die zweite Forderung. 2021 bei der Novelle des PBefG wurde stets beteuert, dass es kein Sozialdumping geben dürfe. „Was ist passiert? – nix! Wir fordern: Haltet das Versprechen!“ Und auch die dritte Botschaft sei

Zur Information: Die Wahl findet am 9. Juni 2024 statt, also nicht mehr viel Zeit. Zu den Forderungen der Parlamentarier gehört eine Beweislastumkehr. Nicht die Uber-Fahrer müssen nachweisen, dass sie keine Unternehmer sind – so wie es der amerikanische Konzern immer darstellt. Sondern, und das sagen viele Fahrer selbst, sie sind Angestellte. „Die Beweislastumkehr würde zeigen, dass nicht der Fahrer in jahrelangen Prozessen zeigen müsse, dass er eigentlich angestellt ist. Das Unternehmen müssen zeigen, dass er kein Angestellter sei.“ Und das werde ein echter Gamechanger, so Radtke. „Der Wettbewerb zwischen Taxi und Uber muss auch fair zugehen!“



e.V., schon im Vorfeld gesagt. Und die Hauptforderung erneuert: „Wir brauchen Mindesttarife für Mietwagen, damit es wieder einen fairen Wettbewerb geben kann, der diesen Namen auch verdient“.

der Stadt Köln mitzuteilen, dass wir diesen Zustand des illegalen Preisdumpings nicht mehr dulden werden“, betonte er. „Wir werden immer lauter und unangenehmer protestieren, die Stimmung ist sehr explosiv!“ Und um dies deutlich zu machen, war ein Sarg auf das Dach eines Taxi montiert worden. Aufschrift: Mindestpreise jetzt. „Das Ergebnis des Sozialbetrugs: Ehrliche Fahrerinnen und Fahrer kommen unter die Räder!“ Firmen, die für Uber Fahrten durchführen, arbeiten „im Bereich der organisierten Schwarzarbeit“,

Ehrliche Fahrerinnen und Fahrer kommen unter die Räder

Der Taxi Ruf in Köln organisierte die Demonstration – weitere Proteste werden folgen, kündigte Vorstandssprecher Aleksandar Dragicevic an. „Wir haben uns versammelt, um den Ministern und