



EILSACHE TAXI – BUNDESVERBAND MACHT DRUCK

Ampel und Opposition suchen nach Lösungen

Im Herbst hat die Mitgliederversammlung des Bundesverbandes einstimmig für ein Positionspapier votiert – EILSACHE TAXI. Und dieses Papier ist eben nicht geduldig, wie das Sprichwort sagt. Dieses Papier duldet keinen Aufschub, denn es geht um das Überleben des Taxigewerbes. Diese

Botschaft kommt bei den Politikern der Ampelkoalition und der Opposition an. Der Untertitel von EILSACHE TAXI lautet „Was Politik jetzt tun muss“. Um diese Hausaufgaben für die Politik zu übermitteln, putzt der Verband derzeit viele Klinken.

Die Themen: PBefG präzisieren, Mindestpreise gegen Dumping, wirksame Kontrollen, Taxisterben im ländlichen Raum und Flottenelektrifizierung.

Lesen Sie weiter auf Seite 2.



So geht das nicht mehr weiter

Das Taxigewerbe macht nicht nur mit Protesten auf der Straße auf sich aufmerksam, sondern auch in unzähligen politischen Gesprächen. „So geht das nicht mehr weiter“, sagte BVTM-Vizepräsident Hermann Waldner nach einem Gespräch mit Felix Schreiner von

CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Es geht immer wieder um die bessere Anwendbarkeit des Personenbeförderungsgesetzes. Zu viele Stellschrauben, die die Kommunen seit der letzten Novellierung anziehen könnten, bleiben ungenutzt.

„Wenn wir nicht schleunigst handeln, wird es das Taxi in zehn Jahren nicht mehr geben!“, so die bittere Bilanz der Vertreter des Verbandes. Allerdings verhalten die Rufe nicht ungehört.



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

PLATZ DER SCHWARZARBEIT

In Berlin schlagen die Wellen hoch: Die Mercedes-Benz-Arena im Bezirk Friedrichshain soll künftig den Namen Uber-Arena tragen, auch der dazugehörige Platz soll umbenannt werden. Ein Schlag ins Gesicht aller ehrlichen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Mobilitätsgewerbe. „Die Benennung nach einer Plattform, die vor allem durch

Korruption und Ausbeutung auffällt, ist schwer erträglich. Manche hatten da wohl die Dollar-Zeichen in den Augen“, kommentierte der Verband in einem Statement, das in der lokalen Presse große Beachtung erfuhr. „Konstruktiv schlagen wir vor, den Platz vor der Arena in ‚Platz der Schwarzarbeit‘ umzubenennen. Dann würden wir künftig Fahrgäste zur Uber-Arena am Platz der Schwarzarbeit fahren,

was einen gewissen Charme hätte, und außerdem würde damit dokumentiert, dass Schwarzarbeit – leider – einen festen Platz mitten in Berlin hat“, heißt es in dem Statement weiter. Während das Taxigewerbe heute auch dank strenger Kontrollen und fiskalisierter Taxameter sauber arbeitet, bewegen sich die Uber-Dienste weitgehend im Bereich der organisierten Schwarzarbeit.

EILSACHE TAXI

Felix Schreiner, der aus einer ländlich geprägten Region stammt, kennt die Problematik aus dem Blickwinkel des Kunden. Es ist nicht nur der Abgeordnete selbst, sondern es sind auch seine Wähler, die es betrifft, wenn abends kein Taxi mehr vor dem örtlichen Bahnhof steht. Für die anstehende Gremienarbeit innerhalb der CDU zum Bundestagswahlprogramm versprach Schreiner, die Taxi-Themen mitzunehmen.

Auch Schreiners Fraktionskollege, Michael Donth, ein versierter Kenner des Verkehrsmarktes, sieht die Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung des PBefG. Donth signalisierte Unterstützung für handwerkliche Verbesserungen im Gesetz, wenn Städte und Landkreise das für geboten halten. Der Verband ist optimistisch: „Wir haben bereits mit dem Städtetag gut zusammengearbeitet und wollen den Dialog mit den Kommunalverbänden weiter intensivieren. Herr Donth ermuntert uns, auf diesem Weg weiterzugehen.“

Ampel sucht Lösungen für den unfairen Dumping-Wettbewerb mit Uber & Co

Auch mit den Verkehrspolitikern der Ampelkoalition ist der Bundesverband im kontinuierlichen Austausch. Im Gespräch mit Martin Kröber (SPD) und Jürgen Lenders (FDP) stand der unfaire Dumping-Wettbewerb mit Uber & Co im Mittelpunkt. Hier wird an Lösungen gearbeitet wie auch bei anderen Themen wie der Elektrifizierung der Taxiflotte, dem Ausrollen von Festpreisen oder einer Verbesserung der Verfügbarkeit von Taxis im ländlichen Raum stießen die Taxi-Vertreter auf großes Interesse der Politik an pragmatischen Lösungen. BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann: „Der Austausch mit den politischen Ent-



scheidern ist ungeheuer wichtig für unser Gewerbe. Unsere Unternehmen bewegen sich in einem stark regulierten Markt und brauchen deshalb Regeln, die es ihnen auch ermöglichen, ihren Job ordentlich und ehrlich zu machen. Wir mahnen deshalb anwendbare und faire Regeln an, ebenso wie einen klaren und konsequenten Vollzug. Damit stoßen wir bei der Politik auf offene Ohren. Jetzt kommt es darauf an, den guten Signalen der Unterstützung schnell auch wirksam Taten folgen zu lassen.“

Treffen im Bundesverkehrsministerium

Neben den Gesprächen mit Abgeordneten traf sich der Bundesverband auch mit dem zuständigen Verkehrsstaatssekretär Hartmut Höppner im Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV). „Wir konnten dem Staatssekretär darstellen, weshalb es nun, rund zweieinhalb Jahre nach der PBefG-Novelle, nochmal eines Nachschauens und Nachstuerns bedarf. Das wird auch im BMDV verstanden und wird Gegenstand weiterer Gespräche auf Fachebene sein“, resümierte die Verbandsspitze nach dem Gespräch.



Die Verbandsspitze ist mit vielen Politikern im Gespräch. Und hat immer ein paar Exemplare der EILSACHE TAXI zur besseren Erinnerung dabei

Das Positionspapier EILSACHE TAXI ist auf der Website des Bundesverbandes zum Download verfügbar und kann gern verlinkt und geteilt werden.

BUNDESVERBAND MIT MERKBLATT ZUR VERMEIDUNG ERHÖHTER ABRECHNUNGSGEBÜHR

Die Taxigutscheine der Deutschen Bahn weisen ausdrücklich darauf hin: „Eine Abrechnung ohne elektronische Autorisierung vor Antritt der Fahrt ist ausschließlich über eine Taxi-Abrechnungszentrale innerhalb von 60 Tagen nach Erstellungsdatum gegen eine erhöhte Gebühr (10 Prozent des Bruttofahrpreises, mindestens 15 Euro zulässig.“

Damit wurde für die Taxiunternehmen ein Anreiz geschaffen, sich digital aufzustellen und die Gutscheine digital zu verarbeiten. Gleichzeitig wird der erhöhte Aufwand bei den Abrechnungszentralen, der anfällt, wenn digitale Gutscheine analog angenommen werden und dann mühsam reaktiviert werden müssen, zumindest teilweise in Rechnung gestellt.

Wichtig bleibt es, möglichst viele Taxiunternehmen von den Vorteilen der digitalen Erfassung zu überzeugen und ihnen auch zu zeigen, wie sie sich fit dafür machen. Deshalb gibt Ihnen der Bundesverband Taxi und Mietwagen beigefügtes Merkblatt an die Hand.

Das Merkblatt richtet sich an Taxiunternehmer, die konkret mit einer erhöhten Abrechnungsg Gebühr belastet werden. Ihnen wird aufgezeigt, wie sie diese künftig vermeiden. Das Merkblatt dient dazu, die Arbeit der Abrechnungszentralen zu erleichtern und die Prozesse so weit wie möglich zu digitalisieren.



Download des Merkblatts:
<http://tinyurl.com/34bepfxp>



GROSSES PROJEKT AUF DER ZIELGERADEN

EU ZUR
PLATTFORMARBEIT



Dennis Radtke (MdEP/Fraktion Europäische Volkspartei) verhandelte für das Europäische Parlament im Trilog mit Rat und Kommission den Kompromiss - hier auf der Demonstration des Taxigewerbes am Rande der Verkehrsministerkonferenz in Köln im Oktober 2023



Stasa Mrdovic (IRU) kämpft in Europa für das Taxi

Die Zeit drängt, denn bis zu den Europa-Wahlen ist es nicht mehr lange hin. Und ein Projekt treibt unsere Branche um: die Regulierung zur Plattformarbeit. „Scheinselbstständigkeit, schlechte Arbeitsbedingungen und unzulänglicher Arbeitsschutz sind bei vielen Beschäftigten auf digitalen Plattformen leider die Regel. Wir haben in der Europäischen Union hohe Standards zum Schutz von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Das muss endlich auch für digitale Plattformen gelten. Wer sich an Regeln hält, darf nicht der Dumme sein!“, wird Dennis

Radtke (MdEP/Fraktion Europäische Volkspartei) nicht müde zu betonen. Und steht damit an der Seite des Taxi-Gewerbes.

Entscheidungen in Europa

Wer sich schon einmal mit den Entscheidungen in Brüssel beschäftigt hat, weiß, dass Politik ein kompliziertes Geschäft sein kann. Kommission, Parlament, Mitgliedsstaaten - in unterschiedlichen Gremien und Kreisen wird um Optionen, Formulierungen und Beschlüsse gerungen. Im Herbst sah es nach

einer Lösung aus. Plattformarbeiter sollten als Beschäftigte eingestuft werden, wenn zwei von fünf Aspekten erfüllt sind. Das konnten den Verhandlungen zufolge Obergrenzen beim Gehalt sein, die Überwachung der Leistung oder fehlende Wahlmöglichkeiten bei den Arbeitszeiten.

Reaktion des Bundesverbandes

„Es ist ein wichtiges Signal, dass sich die Europäische Union bei einem so wichtigen Thema wie Plattformarbeit nicht wegduckt oder gegenseitig blockiert, sondern eine gemeinsame Lösung findet. Plattformarbeit ist ein Thema, das weit über das Taxi- und Mietwagengewerbe hinaus von großer Bedeutung ist und es ist gut, wenn es dafür künftig Regeln gibt. Der jetzt gefundene Kompromiss ist ein ausgewogener Ansatz, mit dem wir gut arbeiten können“, kommentierte der Bundesverband damals die Einigung zu dem Thema. Doch der Kompromiss wurde nicht verbindlich. Mit dem Wechsel der EU-Ratspräsidentschaft von Spanien zu Belgien wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen.

Neue Runde im Februar

Im Kern bleibt es nun dabei: Betroffene sollen besser gegen Scheinselbstständigkeit geschützt werden, so das Verhandlungsergebnis von Europaparlament und der EU-Mitglieds-

staaten. Wenn es Hinweise auf Kontrolle von Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen gibt, dann liege die Vermutung nahe, dass sie Beschäftigte und keine Selbstständigen sind. Die Beweispflicht liege bei den Plattformen, so das Parlament. Berichterstatterin Elisabetta Gualmini (Fraktion der Progressiven Allianz der Sozialdemokraten im Europäischen Parlament), sagte, sie sei froh über diese vorläufige Einigung: „Es ist ein ausgewogener Text, der Arbeitnehmer und gute Arbeitgeber schützt und für gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa sorgt. ...“

WAHLEN IN EUROPA

In diesem Jahr wählt Europa ein neues Parlament. Je nach Land wird zwischen dem 6. und 9. Juni abgestimmt, in Deutschland wird traditionell am Sonntag gewählt - also am 9. Juni. Bis dahin sollte die Einigung für eine Europäische Regulierung von Plattformarbeit (siehe Text) endgültig verabschiedet sein. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe dauerten die Gespräche an.

»EU zur Plattformarbeit« – weiter von Seite 3

... Es wird auch das erste Mal sein, dass wir EU-Vorschriften für das algorithmische Management am Arbeitsplatz haben werden. Mehr Transparenz und Rechenschaftspflicht für Algorithmen und mehr Datenschutz für Plattformbeschäftigte sollten zu einem echten Maßstab auf globaler Ebene werden. Wir haben dafür gesorgt, dass bis zu 40 Millionen Plattformbeschäftigte in Europa Zugang zu fairen Arbeitsbedingungen haben.“ Und Dragoş Pîslaru (Fraktion Europa erneuern), wurde mit den Worten zitiert, dass die Vereinbarung die Arbeitsbedingungen in der Plattformökonomie verbessern werde: "Diese vorläufige Einigung wurde fast am Ende der Nachspielzeit geschlossen und ist die letzte Gelegenheit, einen der wichtigsten Rechtsakte der sozialen Säule umzusetzen."

Nachspielzeit und Taxizentralen

Mit dem Begriff zur Nachspielzeit traf der rumänische Parlamentarier den Nagel auf den Kopf. Denn der Ausgang der Debatten war bei Redaktionsschluss dieser Report-Ausgabe noch nicht endgültig absehbar. Allerdings nehmen Experten an, dass in der Praxis Taxizentralen auch weiterhin mit soloselbständigen Fahrern zusammen arbeiten können, ohne diese gleich anstellen zu müssen. Das war dem BVTM sehr wichtig. Auf der anderen Seite werde die Ausbeutung von Scheinselbständigen verhindert, hieß es. „Mit dem heutigen Kompromiss senden wir ein klares Signal an Uber und

Co.: Faire Arbeitsbedingungen und Datenschutz gelten für alle“, so Dennis Radtke. Und schrieb bei X (vormals Twitter), jetzt liege es bei Frankreichs Präsident Emmanuel Macron und Bundeskanzler Olaf Scholz, ob wir endlich zu fairen Regeln in der Plattformökonomie kommen. „Respekt für dich oder Uberisierung des Arbeitsmarktes“, fasste er zusammen.

BVTM über europäische Dachverbände in Brüssel aktiv

Der Bundesverband hatte sich über seine europäischen Dachverbände IRU und Taxis4Smart-Mobility dafür stark gemacht, dass die Plattformarbeits-Regulierung zielgenau diejenigen trifft, die auch gemeint sind. Gemeinsam mit seinen europäischen Partnern war der Bundesverband hier durchaus erfolgreich: So differenzieren die Erwägungsgründe auf Initiative der Branche nun explizit zwischen traditionellen Formen der Fahrtenvermittlung und Plattformen. Die Erwägungsgründe sind relevant bei der Umsetzung der Regelungen ins nationale Recht sowie die rechtliche Beurteilung durch Gerichte.

+++ +++ +++

Der nächste »Deutscher Taxi und Mietwagen Tag« ist auch bereits in Planung und wird im Herbst 2025 im Raum Erfurt stattfinden.

+++ +++ +++

TERMINE

+++
+++ SAVE THE DATE +++
15. MAI 2024

Auch in diesem Jahr plant der Bundesverband wieder einen Parlamentarischen Abend - für den **15. Mai 2024**. Im Mittelpunkt der Debatte werden natürlich die aktuellen Herausforderungen stehen. Wie gelingt es, das Personenbeförderungsgesetz auch in der Praxis besser anwendbar zu machen? Welche Rolle kann der Gelegenheitsverkehr im ländlichen Raum spielen? Wie schaffen wir saubere und ökologische Mobilität in der Fläche?

Alle Einzelheiten zu Gesprächspartnern, Themen und der Anmeldung für das Ereignis erhalten Mitglieder via E-Mail und auf der Homepage des Bundesverbandes.

+++
+++ SAVE THE DATE +++
25. / 26. SEPTEMBER 2024

Nach dem großen Erfolg im Sommer 2023 wird das PBefG-Symposium gemeinsam mit dem Städtetag am **25. und 26. September 2024** wieder aufgelegt. Unter dem Motto „Städte lernen von Städten“ werden wieder namhafte Referenten aus Theorie und Praxis die mit der PBefG-Novelle 2021 neu eingeführten Instrumente detailliert darstellen.

+++
+++ SAVE THE DATE +++
28. NOVEMBER 2024

Mitgliederversammlung des Bundesverbandes in Dortmund



TÜXEN

+++ +++ +++ +++ +++ +++ +++ +++ +++ +++



MÜNCHEN FÖRDERT E-TAXIS

NEUES PROGRAMM STÖSST AUF REGES INTERESSE

Eine gute Nachricht aus dem Süden: Die Stadt München fördert die Anschaffung elektrisch betriebener Taxis. Die Antragstellung für das Förderprogramm E-Taxi ist seit Jahresbeginn möglich - und stieß sofort auf großes Interesse. Beim E-Taxi-Tag in der bayerischen Landeshauptstadt wurde bekannt, dass sofort nach Start des Programms eine große Nachfrage einsetzte: Anträge für rund 100 E-Taxis (Stand bei Redaktionsschluss Anfang Februar) wurden innerhalb weniger Tage gestellt.

Förderung im Detail

Wenn man in Deutschland von großzügiger Förderung der E-Mobilität durch die Kommunen spricht, ist das Hamburger „Zu-

an Bedingungen geknüpft, unter anderem beträgt die Haltefrist für den geförderten Wagen 36 Monate. Zudem müssen die E-Taxis mindestens 30.000 km bei der Personenbeförderung zurücklegen, also 10.000 km pro Jahr. Unterm Strich ist die Förderung pro Fahrzeug deutlich einfacher. Eine frühere Unterstützung, die sich auf Zuschüsse pro Besetzkilometer stützte, hatte nicht die gewünschten Erfolge gebracht.

Nachholbedarf ist groß

Über 3.000 Taxis sind auf den Münchner Straßen unterwegs, aber nur eine Handvoll fährt mit Strom. Von etwa 50 E-Taxis ist die Rede, nach Auslaufen des Förderung zum Jahresende 2025 sollen

es 400 sein, hoffen die Befürworter. Und, das wurde beim E-Taxi-Tag deutlich, mit ADAC, IHK, den Ta-

xiverbänden von Stadt und Land sowie der Stadtverwaltung ziehen viele gemeinsam an einem Strang. Eines der großen Probleme, die es zu bewältigen gilt, ist die Ladeinfrastruktur. Da ist noch deutlich Luft nach oben, hieß es.



kunftstaxi“ stets das vielzitierte Beispiel. Nun aber zieht München mit insgesamt vier Millionen Euro nach - und gibt 10.000 Euro Förderung pro Fahrzeug dazu. Kostet das Auto netto unter 30.000 Euro, dann schießt die Stadtkasse ein Drittel dieser Summe zu. Die geförderten Autos werden übrigens speziell gekennzeichnet und beklebt. Das ganze Programm soll nun bis 31. Dezember 2025 laufen, es sei denn, die Fördermittel sind vorher ausgeschöpft. Und für den Umbau der Wagen zu einem Inklusionstaxi gibt es eine zusätzliche Förderung. Das Ganze ist natürlich

Stadtverwaltung München



GREGOR BEINER IM INTERVIEW

E-TAXI-PIONIER UND BVTM-VORSTAND: NACHFRAGE NACH FÖRDERUNG IST GROSS



Der E-Taxi-Tag als Modell auch für andere Regionen?

Beiner: Klar, in dieser Breite sollte dieses Modell kopierbar sein. Wir haben ja in der Vorbereitung auch von anderen Städten gelernt. Wir in München haben eine Taxi-Runde, die sich regelmäßig dazu austauscht. Damit konnten wir das gut vorbereiten. So haben wir auch alle Protagonisten am Tisch - der Erfolg hat viele Väter.

Report: Wie ist die Förderung über zwei Jahre mit insgesamt vier Millionen zu bewerten?

Beiner: Das ist ein Superangebot! München hat schon mal gefördert, jetzt wieder. Das war damals ein anderes Modell, aber unterm Strich sprechen wir bereits von sechs Millionen Euro, die ins E-Taxi investiert werden. Damit zeigt ja die Stadt auch ihren Willen, das Taxi zu erhalten und sieht darin einen festen Teil der städtischen Mobilität! Und die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Wir hatten bisher rund 50 E-Taxis auf den Münchner Straßen, jetzt liegen schon Förderanträge für weitere 100 Autos vor. Das ist ein Riesensprung. Und wir brauchen jetzt Tempo, damit das Taxigewerbe das Thema Elektromobilität aufnimmt, bevor es andere tun.

Report: Wie lief der E-Taxi-Tag?

Beiner: Sehr gut. Wir hatten viele verschiedene Hersteller da und konnten damit signalisieren, dass das Thema E-Taxi wirklich bei vielen Autobauern angekommen ist. Da waren beispielsweise auch Fisker und Niu dabei, neue Anbieter, die gleich ins Taxigeschäft einsteigen wollen. Heißt auch, dass die traditionellen Hersteller einen gewissen Druck zu spüren bekommen.

Report: Und der Bundesverband?

Beiner: Wir als Verband wollen natürlich viele verschiedene Angebote machen, damit die Unternehmer eine Auswahl für ihre Entscheidung haben. Deshalb waren an dem E-Taxi-Tag auch viele Dienstleister vertreten. Firmen, die beispielsweise Schnellladeinfrastruktur aufbauen und das Taxi besonders im Blick haben.

Report: Neben Herstellern und Dienstleistern waren auch Verbände oder der ADAC vertreten.



KONSULTATIONEN DES TAXIGEWERBES

DAS GEWERBE VERNETZT SICH WEITER: ZUSAMMEN SIND WIR STARK!

Einen regelmäßigen Austausch zwischen den Verbänden und Unternehmen in Deutschland und Österreich gab es auch in der Vergangenheit schon. Doch spätestens mit den sich ändernden gesetzlichen Grundlagen an der Spree und an der Donau sind diese Kontakte

noch wichtiger geworden. Und wachsen weiter, denn in diesem Jahr war neben Gewerbevertretern aus der Schweiz und Belgien auch die IRU vertreten. Der weltweite Dachverband vertritt die Interessen der gesamten Mobilitäts- und Logistikbranche.

Warum ist es in der EU so relevant, neben der IRU noch eine zweite Lobby-Organisation zu haben? Ein Thema für Gregor Beiner, Vorstand beim Bundesverband. Er legt sich bei Taxis4Smart Mobility in Brüssel mächtig ins Zeug. „Weil es im Gespräch mit Vertretern in Europa ganz wichtig ist, eine Organisation zu haben, die den Begriff „Taxi“ im Namen trägt. Denn häufig wird der Begriff nicht richtig verwendet und mit Uber vermischt.“ Die IRU ist für uns der Türöffner. Dagegen ist Taxis4SmartMobility schneller und agiler. Deshalb brauchen wir zwei Lobbyorganisationen, um die Belange des Taxigewerbes effektiv durchzusetzen.

IRU kämpft für das Mobilitätsgewerbe

Stasa Mrdovic von der IRU gab einen Überblick über die Aktivi-

täten der weltweiten Organisation. Viele Regelungen kommen auf EU-Ebene und werden später erst zu Gesetzen in den einzelnen Mitgliedsstaaten. Nicht umsonst versucht Uber beispielsweise nach der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes in Deutschland nun für das US-Unternehmen günstigere Bedingungen in Brüssel zu erreichen. Deshalb ist jeder Cent, den das Taxigewerbe in die europäische Lobbyarbeit investiert, gut angelegtes Geld. Denn andere investieren an dieser Stelle immense Millionen. Ein anderes Thema, das gerade im großen Rahmen debattiert wird: Wem gehören Daten im Auto? Doch nicht ausschließlich den Herstellern. Welchen Anteil haben die Nutzer der Fahrzeuge? Schließlich sind sie es, die die Daten erst erzeugen. Deshalb lohnt es sich auch auf diesem Gebiet für gleiche Chancen zu kämpfen.

EUROPA WIRD IMMER WICHTIGER



Stasa Mrdovic (IRU) und Gregor Beiner (Taxis4SmartMobility) kämpfen in Europa für das Taxi



Plattformarbeit ist nur ein Beispiel für das Engagement

Gregor Beiner nannte die Debatte um die Plattform-Arbeit, bei der Taxis4SmartMobility viele Gespräche geführt hat. „Hat uns das berührt? Natürlich. Es geht nicht nur um Essenfahrer oder andere Freelancer“, betonte er. Bei der näheren Beschäftigung mit dem Thema wurde schnell klar, dies betreffe auch die Taxi-Zentralen. „Wäre dies so in Kraft getreten wie ursprünglich debattiert, wären die Zentralen zu Arbeitgebern deklariert worden.“ Deshalb habe man mit allen gesprochen, die in Kommission und Parlament Verantwortung tragen. Und noch etwas wurde immer wieder deutlich: Viele in Brüssel wissen nicht, was Taxi im eigentlichen Sinne ist. „Sie kennen zwar den Begriff, aber sie wissen nicht, welche komplexen Regeln Taxi erfüllen muss.....“.



MARKTANALYSE IN WIEN

Seit 2021 ist in Österreich die Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (GelverkG) in Kraft. Mietwagenunternehmen müssen seither zahlreiche Vorgaben erfüllen, die bisher ausschließlich nur für Taxis galten. Die Regelung zu einheitlichen Tarifen beider Formen wurde sogar schon ein Jahr eher gültig. In Deutschland sind dagegen Mindesttarife für Mietwagen noch keine Realität und eine immer wieder vorgetragene Forderung des Bundesverbandes. Doch ist mit einheitlichen Tarifen alles in Butter? Nein, sagt Christian Holzhauser, Geschäftsführer bei Taxi 40100 in Wien.

Kundschaft im Visier. Dafür ist das ältere Publikum nicht so preissensitiv. „Bei einigen unserer Angebote stimmte auch der Name nicht. Der Begriff Seniorentaxi musste deshalb weichen!“, so Holzhauser. Und: Alle Änderungen wirken sich nicht sofort aus. Aufgrund der jahrelangen Uber-Werbung wird Taxi 40100 nicht als beste App wahrgenommen, auch wenn Umfragen und entsprechende Praxistests für das Taxi sprechen.

Erkenntnisse für das Marketing



Christian Holzhauser von Taxi 40100 stellte detaillierte Zahlen und Fakten vor - das Publikum hörte aufmerksam zu

Wer nutzt welche App in Wien?

Der Wettbewerb lässt nicht nach. „Deshalb muss man auch genau seine eigenen Schwächen und Stärken kennen“, erklärt Holzhauser, „um sein Marketing-Budget zielgenau einzusetzen“. Wichtig sind die Fragen: Wer nutzt welche App? Wie alt sind die Nutzer? Welche Rolle spielt der Preis? Einige Antworten aus der Analyse: Die Taxi 40100-App nutzen 15 Prozent der Menschen in der Donaumetropole. Die Mitbewerber haben vornehmlich die jüngere

Diese ausführlichen Analysen und Befragungen sind nicht billig. Aber sie sind unerlässlich, wenn man seine Kunden gewinnen und ihnen das bestmögliche Fahrerlebnis bieten will. Eine der Konsequenzen daraus: „Die Downloads unserer App sind die Grundlage für die Bestellungen von Fahrten. Also müssen wir mehr Downloads haben. Werbung im linearen Fernsehen oder in der Zeitung bringt daher nicht solche Erfolge wie die Präsenz in sozialen Medien“, ist sich das Team von Taxi 40100 sicher. Und produziert viel und regelmäßig Inhalte für Plattformen wie YouTube, Instagram und TikTok. Der Erfolg gibt ihnen Recht. Die Downloadzahlen sind gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Bei den Mitbewerbern stagnieren sie.



Michael Oppermann tut sich schwer von Wettbewerb zu reden, denn die einheitlichen Regeln fehlen.

EILSACHE TAXI AUF WIENER PODIUM

Michael Oppermann nutzte für den Bundesverband die Chance auf dem Wiener Podium für zwei Themen: Einerseits stellte er die Eilsache Taxi vor. Andererseits zeigte er anhand von Recherchen des ARD-Magazins Kontraste vor dem internationalen Publikum, wie Uber und Co in Berlin arbeiten.

da ist Bewegung in die Sache gekommen, kündigte der BVTM-Geschäftsführer an.

Auseinandersetzung mit Uber

Er tue sich schwer, von Wettbewerb zu reden. Denn: Wettbewerb setzt einheitliche Regeln voraus. „Wenn einer Fußball mit dem Ball in der Hand spielt, weil er andere Regeln hat, funktioniert das Spiel insgesamt nicht!“ Eine betriebswirtschaftliche Auswertung im Rhein-Main-Gebiet hat ergeben: Je Gesamt-Fahrt-Kilometer erlöst das Taxi aufgrund höherer Tarife im Durchschnitt 1,42 Euro. Bei Uber ist es mit 0,73 Euro etwa die Hälfte. „Angesichts von Mindestlöhnen, Sozialabgaben, Steuern, Versicherungen, Kraftstoffpreisen usw. kann das Modell Uber einfach nicht aufgehen“, so die Bilanz.

Umsetzung der Möglichkeiten durch neues PBefG dauert zu lange

Tarifkorridore, Festpreise, Mindestpreise usw. sind alle in der Novelle des PBefG enthalten. „Dies kann die Genehmigungsbehörde machen. Aber dieses Wörtchen „kann“ ist der Pferdefuß“, kritisierte Oppermann. Und an dieser Stelle kämpft das deutsche Taxigewerbe, speziell bei den Festpreisen unter anderem auch mit den Eichämtern. Aber



TAXI-LEGENDEN GESUCHT



Heute: Erinnerungen aus der deutschen Hauptstadt

Unser Gewerbe gibt es mittlerweile seit über 120 Jahren. In dieser Zeit ist nicht nur große Geschichte geschrieben worden, sondern es haben sich auch viele kleine Geschichten ereignet. Anekdoten, Ernstes und Unterhaltsames, das nicht in Vergessenheit geraten sollte. Wir wollen im Report diese kleinen Geschichten einer großen Öffentlichkeit vorstellen. Und freuen uns auch, wenn wir Vorschläge erhalten, wer uns bei diesem Vorhaben unterstützen kann.

Wer ist eine Taxi-Legende?

Wer sollte Ihrer Meinung nach sein Taxi-Leben mit uns teilen? Wer hat Schauspieler zur Premiere gefahren oder Politiker zur Geliebten? Wer führt den familiären Taxi- und Mietwagenbetrieb in x-ter Generation, wer engagiert sich ehrenamtlich im Sportverein, in der Kirche, in der Laienspiel-

gruppe? Die Taxiwelt ist bunt - und das ist unsere Stärke! Lasst uns gemeinsam diese Stärke zeigen. Darum: Her mit den Geschichten!

Hermann Waldner ist unsere erste Legende

Den Anfang macht heute Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes. Seit Jahrzehnten ist er im Taxigewerbe tätig - der Student jobbte damals nebenbei hinter dem Lenkrad. Dann fiel die Berliner Mauer und auch sein Leben änderte sich danach dramatisch. Und da sind wir auch schon mittendrin. Die ersten Fahrten im Taxi mit einem niegelagerten P-Schein in der Tasche machte Hermann 1979. Den jungen Studenten hatte es aus dem Schwäbischen in die geteilte Stadt verschlagen. Und irgendwie musste das Studium ja finanziert werden. Es war die Zeit, da auch viele Kom-

Ein Leben für das Taxi. Als junger Fahrer brachte Hermann Waldner viele Fahrgäste sicher ans Ziel, darunter auch Prominente wie Senta Berger und Harald Juhnke. Heute lenkt er die Geschicke von Taxi Berlin und engagiert sich in vielen Verbänden, darunter auch im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

millionen hinterm Taxi-Lenkrad saßen. „Ich habe Harald Juhnke in den Grunewald gefahren und Senta Berger vom Hotel zum Drehort“, erinnert sich Waldner. Aber nicht nur damalige Schauspielgrößen waren seine Kunden auf der Rückbank, auch ganz viele und ganz normale Frauen und Männer in der geteilten Stadt.

Mit dem Mauerfall änderte sich alles

1989 war das Jahr, in dem die Mauer fiel. Auf der einen Seite dominierte Mercedes in hellelfenbein. Auf der anderen Wolga in mausgrau. Es war klar, dass es nicht so bleiben würde. Und dass das „Kombinat Taxi“ als Bestandteil der Ostberliner Verkehrsbetriebe eher schlechtere Karten für den Wettbewerb hatte, war nicht nur Insidern klar. Erste Branchenkontakte entwickelten sich und schnell sickerte durch:

„Die Treuhand will unseren Betrieb verkaufen!“. Für die Jüngeren: Die Treuhandanstalt sollte die volkseigenen Betriebe in private Hände überführen. „Im Mai 1990 wurde die Funkzentrale schon als Joint Venture ausgegliedert. Da damals die DDR noch existierte, blieben 51 Prozent der Anteile in staatlicher Hand“, erinnert sich Waldner. Der Kauf des kompletten Unternehmens, das mittlerweile vom „Volkseigenen Betrieb Taxi“ zur GmbH mutierte war, ging dann kurz vor Weihnachten 1990 über die Bühne, so Hermann Waldner.

Dass Stasi-Spionagechef Markus Wolf später zu den Kunden gehörte und dass das Taxi-Unternehmen auch Autohäuser verschiedener Marken auf den Weg brachte, sind nur zwei dieser Anekdoten.

Ein Leben für das Taxi – wir freuen uns auf Ihre Erinnerungen und Vorschläge. E-Mail an info@bundesverband.taxi genügt.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

November 2023

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

Dezember 2023

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

Januar 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

**TAXIstiftung
Deutschland
Frankfurter
Volksbank eG**

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.

IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF