

UPDATE FÜR PBEFG-SEMINAR

**Wir
machen
Druck**

„STÄDTE LERNEN VON STÄDTEN 2.0“



Städtetag und Bundesverband machen Ämter fit, so war die Idee für die erste Veranstaltung 2023 in Hamburg. Wenn die PBefG-Novelle in den Kommunen so viele ordnungspolitische Unsicherheiten hinterlassen hat – dann müssen eben die Betroffenen selbst handeln. „Der Grundgedanke, dass die Mobilität vor Ort und nicht aus dem fernen Berlin geregelt werden soll, ist ja grundsätzlich zu begrüßen. Dass dies allerdings so lange dauert – das hätte sich niemand im Sommer 2021 vorstellen können“, so Geschäftsführer

Michael Oppermann. Und die Resonanz war so groß, dass selbst mit aufgestockten Kapazitäten das Seminar im Handumdrehen ausgebucht war. Nun fand also in Frankfurt/Main Ende September die Neuauflage statt – und wieder war

die Nachfrage riesig. Kommunen haben seit rund drei Jahren mit der Novelle mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Aber wie mit diesem Instrumentarium umgehen? Wie können die Rechte genutzt werden, um bezahlbare Mobilität in der Zukunft für alle zu sichern?

Städte lernen von Städten – die Verwaltungen in München und in Hamburg ließen sich beispielsweise beim Thema Festpreise ganz genau in die Karten schauen. Und waren auch in den Pausen sowie am Abend des zweitägigen Seminars gern gesehene Diskussionspartner. Wie funktioniert das Ganze nun in der Praxis? Eine Frage von vielen kam aus Chemnitz: „Wir haben die Festpreise ab 1. Oktober

auch. Die Fahrgäste bekommen die Info dazu aufs Handy. Wie ist das bei älteren Fahrgästen, wie erfahren die von Fahrpreis, der sie erwartet?“ – Antwort aus profunden Munde: „Es gibt auch SMSen im Festnetz, die werden den Anrufern dann vorgelesen.“ Oder eine andere Nachfrage: „Was passiert bei einer Betriebsprüfung?“ – „Man kann das mit einer Steuerprüfung vergleichen. Wir schauen uns die Tarifpflicht, die Betriebspflicht, die Abrechnungen oder den Zustand der Fahrzeuge an.“

**Ausführliche
Informationen dazu auf
den folgenden Seiten.**

BUNDESVERBAND TAXI FORDERT ENDLICH STRENGERE KONTROLLEN DER BEHÖRDEN: „KÖLN IST ÜBERALL“

**Taxiruf Köln & WDR
decken Sicherheitslücken
bei Uber auf**



Nach der gemeinsamen Recherche von Taxiruf Köln und WDR zu fehlender Sicherheit bei Uber fordert der Bundesverband Taxi und Mietwagen die Behörden zum schnellen Handeln auf. „Wenn jeder x-beliebige Besitzer einer Fahrer-App mit jedem Auto befördern kann, dann steht die Sicherheit der Fahrgäste auf dem Spiel“, kritisierte Verbandspräsident Herwig Kollar und forderte: „Die Behörden müssen

endlich einschreiten, illegale Mietwagen aus dem Verkehr ziehen und auch die Plattform Uber wirksam in die Pflicht nehmen. Köln ist überall!“ Angesichts dieser Missstände sieht der Bundesverband Taxi und Mietwagen deutlichen Handlungsbedarf der Genehmigungsbehörden. „Es kann nicht sein, dass das

Taxi-Gewerbe mit Hilfe der Medien diese Sicherheitslücken aufdecken und vor Gericht bringen muss. Hier muss der Vermittler, nämlich Uber, in die Pflicht genommen werden“, betonte Kollar.

„Wenn die Fahrer-App in Köln so leicht von Fremden eingesetzt werden kann, ist dies sicher auch in anderen Städten möglich. Die Sicherheit der Fahrgäste steht auf dem Spiel!“

**Lesen Sie weiter
auf Seite 5.**

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

NEUES SYMPOSIUM ZUR PBefG-NOVELLE

**Bundesverband
im Austausch
mit kommunalen
Behörden aus ganz
Deutschland**

95 kommunale Vertreter und Vertreterinnen aus ganz Deutschland – ein voll besetzter Saal. Die Nachfrage nach der Veranstaltung „Städte lernen von Städten“ war auch in diesem Jahr enorm, was zeigt: Die Entscheider aus den Verkehrsbehörden der Städte und Landkreise wollen in den Austausch und sie wollen Best-Practice-Beispiele, wie man die 2021 verabschiedeten PBefG-Instrumente Taxi-Festpreise und Mindestpreise für Mietwagen auch in ihren Kommunen umsetzen kann. Eine Teilnehmerin, Ordnungsdezernentin aus Frankfurt selbst, Annette Rinn, nutzte das Symposium, um für Frankfurt Festpreise mit Tarifkorridor zu verkünden.

Auch in Frankfurt/Main kann man nun per Festpreis fahren

Zur Ermittlung des Festpreisangebotes wurden sowohl ein Mindest- und ein Höchstpreis je gefahrenen Kilometer festgelegt. In diesem Rahmen kann ein Festpreisangebot gemacht werden. Die Fahrgäste können dann wählen, ob sie das Festpreisangebot annehmen, oder die Abrechnung, wie bisher üblich, über den Taxameter erfolgen soll. Nach dem Seminar und dem Beschluss des Magistrats sagte Stadträtin Rinn laut Pressemitteilung: „Ich bin davon überzeugt,

dass wir mit der Einführung von Festpreisen für eine vorbestellte Taxifahrt den Fahrgästen eine größere Planungssicherheit und Transparenz geschaffen haben. Aber auch den Taxiunternehmen wird damit die Möglichkeit geboten, flexiblere Angebote, ähnlich wie bereits jetzt schon bei App vermittelten Mietwagen, zu machen. Per App oder in einem Gespräch mit der Taxi-Vermittlung können die Fahrgäste zukünftig genau erfahren, was ihre Fahrt



vom Abholungs- bis zum Zielort inklusive aller anfallenden Gebühren kosten wird. Die Vereinbarung eines Festpreises ist ein großer Fortschritt und eine zeitgemäße Entwicklung, die mir seit meinem Dienstantritt wichtig war.“

Festpreise im Taxi sind schön - mit Mindestpreisen für Mietwagen wäre der Wettbewerb fairer

Die Einführung von Festpreisen ohne gleichzeitig geltende Mindestentgelte für Mietwagen ist nur die eine Seite der angestrebten Medaille. Jede Stadt, die hier aktiv wird, hat Signalwirkung und



Josef Hoffmann aus München. Die bayerische Metropole hatte 2023 als erste die Festpreise im Taxi eingeführt. Auf dem Seminar in Frankfurt/Main, musste er viele Fragen dazu beantworten.

Taxi als Teil ihrer Daseinsvorsorge vor Ort zu stellen. Wir haben jetzt schon Nachfragen zum PBefG-Symposium 2025 erhalten.“

Zwangloser Austausch zwischen den Teilnehmern

Die Veranstaltung findet bewusst unter Ausschluss von Öffentlichkeit und Presse statt. Darum können ganz unbefangene Fragen gestellt und Situationen geschildert werden. „Zwischen den Vorträgen von hochkarätigen Vertretern aus Politik, Forschung und Wirtschaft haben wir gemerkt: Wir müssen noch mehr Platz lassen für anschließende Fragen und den Austausch. Das nehmen wir mit ins nächste Jahr“, trägt Oppermann dem regen Austausch Rechnung.

Viele hätten gern teilgenommen, aber die vorhandenen Plätze waren zu schnell ausgebucht. Darum hat der Bundesverband im eigens angelegten Behördenportal TAXIplus die Möglichkeit geschaffen, die Vorträge herunterzuladen. Und auf den Online-medien des Bundesverbandes finden sich auch einige Eindrücke in Wort und Bild von der Veranstaltung.

Vorbildcharakter für andere Städte. „Dass Frankfurt seine Entscheidung auf dem Symposium bekannt gegeben hat, ist ein starker und wichtiger Schritt in Richtung fairer Wettbewerb“, fasste der Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen, Michael Oppermann, zusammen. „Dieses Veranstaltungsformat zeigt uns auch in diesem Jahr, dass die Kommunen bereit und interessiert sind, sich hinter

BEHÖRDEN LERNEN VON BEHÖRDEN

Gespräche,
Meinungen & Vorträge
aus Frankfurt

Manchmal gleicht Deutschland einem Flickenteppich. Nicht nur zwischen einzelnen Bundesländern gibt es gravierende Unterschiede, sondern auch zwischen Kommunen. Städte, die nur einen Steinwurf entfernt voneinander liegen, können in bestimmten Bereichen ganz andere Voraussetzungen haben. Das spürt das Taxi- und Mietwagengewerbe gerade deutlich. Wir dokumentieren hier im Report einige Momente aus dem Seminar in Frankfurt.



Was hat sich in Berlin getan? Was tut sich weiter? Antworten auf diese Fragen gab es unter anderem von Kirsten Dreher vom LaBo sowie von Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes.



**Hamburg führt 2025
Festpreise im Taxi ein**

In der Hansestadt hat sich die Verwaltung ganz genau angeschaut, welche Vor- und Nachteile die Festpreise für das Taxigewerbe bringen. Schließlich könnte das auch darauf hinauslaufen, dass nicht mehr die Stadt die Tarife festlegt, sondern die Vermittler – so die Bedenken. Ursprünglich hatte die Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gemeinsam mit den Verbänden den Herbst dieses Jahres für den Start ins Auge gefasst. Dem Gewerbe an der Alster



Dirk Ritter von der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)

geht es wie überall, besonders jüngere Menschen wollen verbindlich die Kosten einer Fahrt kennen, wie es auch Plattformmietwagen anbieten. Nun also führt Hamburg im ersten Quartal 2025 die Festpreise ein. Und es wird ein zweistufiges Modell ge-

ben: Zunächst ohne Tarifkorridor, dann mit entsprechendem Korridor. „Das Taxifahren zum Festpreis wird deutschlandweit immer beliebter. Wir reagieren auf den Kundenwunsch und können in immer mehr Städten entsprechende Preismodelle anbieten“, kommentierte Michael Oppermann. „Die Städte und Landkreise regeln den Taxitarif, sie müssen die Festpreise genehmigen. Tun sie das nicht, sind dem Gewerbe die Hände gebunden. Es hat lange gebraucht, aber jetzt genehmigen immer mehr Städte die kundenfreundlichen Tarife, was wir natürlich sehr begrüßen.“

**Eine Berliner
Bestandsaufnahme:
Zahl der Mietwagen
sinkt deutlich**

Jahrelang gab es meist nur schlechte Nachrichten aus dem Berliner Gewerbe. Aber nun gibt es einige ermutigende Signale. „Wir haben es geschafft, endlich mal ein Stoppschild zu setzen

und einen Hoffungsstreifen zu haben, um aus diesem Sumpf wieder herauszufinden“, betonte der Vizepräsident des Bundesverbandes, Hermann Waldner. Wir erinnern uns: Von einst weit über 8.000 Taxis sind an Spree und Havel noch etwa 5.500 unterwegs. Dafür stieg die Zahl der Plattform-Mietwagen deutlich an. Mittlerweile ist klar: Über 1.600 von ihnen waren illegal in der Hauptstadt unterwegs, wie Kontrollen ergaben. Kirsten Dreher von der zuständigen Berliner Aufsichtsbehörde LaBo (Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten) gab in Frankfurt/Main einen Überblick über die aktuelle Arbeit. So wurden alle Bestandsunternehmen gecheckt, beispielsweise ob der Betriebsitz auch dort ist, wo er offiziell in den Genehmigungen angegeben ist. Und da gab es einige Überraschungen. Nach Medienberichten wurde inzwischen klar, dass sich diese Überprüfungen noch bis Ende des Jahres hinziehen werde. Unterdessen recherchierte der Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB) zu mindestens zehn der großen Berliner Mietwagenfirmen mit zusammen knapp 450 Fahrzeugen. Sie waren an ihrem gemeldeten Betriebsitz nicht mehr auffindbar. An besagten Adressen gebe es weder Büros noch Stellplätze für Autos. Laut dem Sender befand sich an einer Adresse überhaupt kein Gebäude, sondern ein Schrottplatz. Offiziellen Angaben des Senats zufolge führen zum Ende des dritten Quartals in Berlin noch 588 Mietwagenunternehmen gegenüber 695 im Vorjahr, die Zahl der Fahrzeuge sank von rund 4.500 auf 3.741.

KOMMUNALE REGULIERUNG IM TAXI- & MIETWAGENMARKT

**IGES-Gutachten zeigt
im Auftrag des Bundesverbandes
die wirkliche Lage des Gewerbes**

Wie ist die Situation auf unseren Straßen? Der Bundesverband ist dieses Thema wissenschaftlich angegangen – mit dem Hamburger IGES Mobility-Institut. Die Forscher haben die Möglichkeiten der Städte untersucht, um das Taxi als Teil des öffentlichen Verkehrssystems zu erhalten. Die Gutachter, Dr. David Sonnenberger und Professor Dr. Kay Mitusch, zeigen auch, was passieren könnte, wenn die Kommunen nicht handeln.

Autoren der Studie sind Dr. David Sonnenberger (unser Bild) und Prof. Dr. Kay Mitusch. Dr. Sonnenberger war auch einer der Redner auf dem Symposium des Bundesverbandes in Frankfurt/Main.



Ingesamt umfasst die Studie knapp 50 Seiten und ist zu umfangreich, um sie hier im Report

detailliert zu behandeln. Sie zeigt die Ausgangslage, wie wir sie tagtäglich erleben.

»Während bis Ende der 2010er ein stabiles Gleichgewicht zwischen Taxis und Mietwagen vorherrschte, änderte sich die Wettbewerbssituation für Taxis grundlegend mit den Markteintritten digitaler Plattformen zur Vermittlung von Mietwagen. Infolgedessen verloren Taxis die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Mietwagen, da sich die Handlungsspielräume bei der Preissetzung grundlegend unterscheiden und aufgrund der Digitalisierung der Preis zum einzig relevanten Nachfragefaktor wird.«

**Festpreise und Tarifkorridor
für Taxis reichen nicht aus**

Unterm Strich zeigt die Studie, dass Festpreise und ein Tarifkorridor für Taxis allein kein funktionsfähiges Gewerbe nachhaltig sichern können. Vielmehr braucht

es aus ökonomischer Sicht Mindestpreise für Plattform-Mietwagen wie Uber & Co, wenn man ein preislich reguliertes Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots erhalten möchte. Als besonders empfehlenswert arbeiten die Gutachter die Kombination der Instrumente heraus: Ein Tarifkorridor für Taxis, dessen unteres Ende gleichzeitig ein Mindestpreis für Mietwagen bildet.

»...dass Tarifkorridore für Taxis alleine unzureichend sind, um faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen, da eine systematische Unterbietung durch Mietwagen weiterhin möglich ist. Mit Mindestpreisen für Mietwagen kann dieser Wettbewerbsnachteil für Taxis jedoch zielgenau im Sinne des öffentlichen Verkehrssystems geschlossen werden, wenn der Mindestpreis dem lokalen Taxitarif entspricht. Eine Kombination mit Tarifkorridoren für Taxis (Mindestpreis Mietwagen = Untergrenze Tarifkorridor) ermöglicht außerdem die Nutzung der ökonomischen Vorteile einer flexibleren Preisgestaltung und kann daher die Wirtschaftlichkeit und das mengenmäßige Angebot von Taxis zusätzlich erhöhen.«

Mit dieser Studie haben Städte eine wichtige Grundlage für ihr Handeln. In mehreren Metropolen wird derzeit die Einführung der beschriebenen Instrumente geprüft. Besonders interessant ist, das bisherige Studien dazu eher rechtliche Abhandlungen sind. Jetzt wird auch die ökonomische Perspektive aufgezeigt.

MINDESTPREISE FÜR FAHRDIENSTE DIENEN DEM SCHUTZ DES ÖPNV

Mindestpreise für Mietwagen dienen nach Ansicht des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen dem Erhalt eines funktionsfähigen kommunalen Verkehrssystems mit Bussen, Bahnen und Taxis. Verbandsgeschäftsführer Michael Oppermann reagierte damit auf eine von Uber vorgelegte IW-Studie, wonach Mindestpreise ökonomisch wenig sinnvoll seien. Oppermann betonte: „Einzig Datenquelle der Untersuchung sind ungeprüfte Angaben von Uber,

die vorne und hinten nicht stimmen.“ Unterdessen liegt das ökonomische Gutachten von IGES Mobility vor. Und es kommt zu dem Ergebnis, dass Festpreise und ein Tarifkorridor für Taxis allein nicht ausreichen können, um die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes nachhaltig zu sichern. Vielmehr braucht es aus ökonomischer Sicht Mindestpreise für Mietwagen, wenn man ein preislich reguliertes Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Verkehrsangebots erhalten möchte.

Fortsetzung
von Seite 1

TAXIRUF KÖLN UND WDR DECKEN SICHERHEITSLÜCKE BEI UBER AUF

Alles begann mit einem Handy und einem Notebook. Die beiden Geräte wurden dem Taxiruf Köln von einem Insider zugespielt. Darauf: Unter anderem die Fahrer-App von Uber. Die Frage, die sich stellt und die der öffentlich-rechtliche Sender zusammen mit dem Gewerbe testen will: Ist es möglich, mit diesem Mobiltelefon Fahrten im Auftrag von Uber anzunehmen? Auch wenn die Registrierung auf einen anderen Fahrer lautet? Und ist es weiter möglich, mit einem nicht bei Uber registrierten Auto Kunden des US-Unternehmens zu fahren?

Unter falschem Namen

Die Antwort lässt sich schon vorweg nehmen: Ja, alles ist möglich. Die Sicherheit der Kunden bleibt auf der Strecke. Aber der Reihe nach.

Aleksandar Dragicevic vom Taxiruf Köln setzt sich an diesem Tag selbst hinter Steuer. Er fährt mit einem sogenannten London Cab in hellelfenbein, die Nummer des Taxirufs (0221 - 2882) ist deutlich sichtbar auf den Seitentüren zu sehen. In der Nähe des Flughafens Köln-Bonn, aber nicht vor den Terminals, wird mit der Uber-App eine Fahrt gebucht. Aleksandar hält zwei Telefone in die Kamera - auf dem einen die Bestellung und innerhalb weniger Sekunden meldet sich das zweite Handy. Die Fahrer-App signalisiert den Auf-

trag. Es wird nicht überprüft, wer im Besitz des Telefons ist. Und ab diesem Moment kann Aleksandar für Uber fahren!

Auch das Auto wird nicht überprüft

Er sagt in die WDR-Kamera: „Sie merken es: Ich bin weder der Fahrer noch der Unternehmer, der dort angemeldet ist. Wir sitzen in einem völlig fremden Fahrzeug und trotzdem kann ich das Uber-Geschäft hier abwickeln.“ Nun folgt die Bestätigung des Auftrags und die Fahrt beginnt. Auf dem Rücksitz fährt auch Rechtsanwalt Carsten Mathias mit, der im Auftrag des Taxirufs diesen Test beobachtet. „Keine Sicherheitsstandards, kein Garnichts! Jeder, der ein Hand mit einer Fahrer-App hat, kann fahren. Egal mit welchem Fahrzeug.“, schildert der Jurist in dem TV-Beitrag.

Die Konsequenz: Uber-Kunden fahren unsicher

Was bedeutet das nun für die Kunden? Die Konsequenzen sind eindeutig. Wer bei Uber einsteigt, weiß nicht, wer der Fahrer ist. Hat er die entsprechende Qualifikation? Dürfte er vielleicht gar keine Passagiere befördern? Und was ist mit dem Auto? Hat es TÜV, Versicherung und entspricht den Standards? Fahrgäste haben möglicherweise ein mulmiges Gefühl



Aleksandar Dragicevic vom Taxiruf Köln - hier bei einer Demonstration gegen Uber

bei diesen Fragen, bei einem Unfall könnten sie auf ihrem Schaden sitzen bleiben. Der WDR hat Uber um eine Stellungnahme gebeten. Die kam per Mail und war erwartungsgemäß. Das Unternehmen tut angeblich alles für die Sicherheit seiner Fahrgäste, beauftragte Dienstleister müssten dazu auch die entsprechenden Klauseln unterschreiben.

Fazit: Weiter geht es vor Gericht

Für den Taxiruf Köln bleibt es aber nicht bei diesem Test. Rechtsanwalt Carsten Mathias wird die Angelegenheit vor Gericht bringen. Allein schon die Frage des Betriebssitzes wird von Uber-Partnern - sagen wir es vorsichtig - großzügig geregelt. Im Klartext: Entgegen den gesetzlichen Vorgaben ist der Betriebssitz nicht besetzt oder er wird online mitgenommen. Der Fahrer nimmt den Auftrag selbst an. „Ein ganz klares Taxi-gleiches Geschäft“, sagt Carsten Mathias und ergänzt auf WDR-Nachfrage: „Das ist alles

Gemeinsam mit dem Taxiruf Köln deckte der WDR die Sicherheitslücken bei Uber auf. Fahrgäste des US-Unternehmens wissen unter Umständen nicht, wer sie fährt und ob der Wagen den technischen und versicherungsrechtlichen Standards entspricht.

rechtswidrig, genau!“. Für den Taxiruf ist auch das Kölner Ordnungsamt in der Pflicht und muss Uber-Fahrer mehr kontrollieren. Schließlich geht es um die Sicherheit der Fahrgäste. Dabei steht viel auf dem Spiel. Und der Bundesverband schloss sich der Forderung an und verwies mit Blick auf die gemeinsame Recherche von WDR und Taxiruf: „Die Behörden müssen endlich einschreiten, illegale Mietwagen aus dem Verkehr ziehen und auch die Plattform Uber wirksam in die Pflicht nehmen. Köln ist überall!“



UNSER IRONMAN



Dimitrios Kosmas aus Frankfurt/Main ist der erste Taxifahrer mit einem Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde

Dimitrios Kosmas ist durchtrainiert bis in die Haarspitzen! Man mag nicht glauben, dass er vor reichlich einem Jahr noch runde 90 Kilo auf die Waage brachte. Heute sind es etwas mehr als 70, insgesamt war er runter bis auf 69! „Jetzt baue ich mehr Muskeln auf und mache Krafttraining, deshalb geht auch das Gewicht wieder ein bisschen nach oben“, erzählt der sympathische Frankfurter.

Laufen in der Dunkelheit

Insgesamt ist Dimi schon bei sieben Marathonläufen an den Start gegangen, auch einen Super-Marathon über 100 Kilometer hat er absolviert. Und das Training nötig Respekt ab. „Ich fahre häufig am Flughafen“, erzählt er. Allerdings hat er um 7.00 Uhr schon eine Schicht hinter sich. Denn runde drei Stunden früher joggt er schon los. Am Terminal 1 stellt er den Wagen ab und zieht die Laufschiene an. 20 Kilometer! Dann macht er sich in einem Waschaum am Flughafen fit, zieht frische Sachen an und wartet auf Taxi-Kundschaft nach Frankfurt. Nach einigen Touren tauscht er das Lenkrad dann

gegen die Badehose und zieht im Schwimmbad seine Bahnen. Denn auch das gehört zum Trainingsprogramm – ebenso wie ausgedehnte Fahrradrunden.

Finisher beim Ironman

Das große Ziel beim Extremsport heißt „ankommen“ und die Distanz bewältigen. 3,8 Kilometer schwimmen, 182 auf dem Rennrad und dann noch einen kompletten Marathon über rund 42,1 Kilometer. Das hat Dimi geschafft und präsentiert beim Interview stolz die Medaille sowie das T-Shirt mit dem Beweis, dass er alles geschafft hat. Finisher! Startnummer 1499 hat alles mit Bravour absolviert, 14,5 Stunden war er insgesamt unterwegs und ist bei über 3.000 Startern im Mittelfeld angekommen. Auf der Ziellinie war alles vergessen! Und er ist damit der erste aktive Taxifahrer, der diese unglaubliche Leistung vollbracht hat. Der Eintrag ins Buch der Rekorde ist damit mehr als gerechtfertigt.

Lesen Sie weiter auf Seite 8

WIR SUCHEN DIE HELDEN UND DIE LEGENDEN DES GEWERBES

Das erste Taxiunternehmen Deutschlands mit motorisierten Fahrzeugen wurde 1893 in Dessau gegründet, bald wurde der „Droschkenverkehr“ auch in vielen anderen Städten aufgebaut. Über 130 Jahre sind seitdem vergangen. Vieles hat sich seither verändert. Während in Dessau der Autoenthusiast Friedrich Lutzmann sofort auf den Motor setzte, brachten andernorts noch lange Pferdewagen ihre Passagiere ans Ziel.

In all 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. Und 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 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 Laienspielgruppe? Die Taxiwelt ist bunt – und das ist unsere Stärke! Lasst uns gemeinsam diese Stärke zeigen. Darum: Her mit den Geschichten!

Und wer noch ein bisschen stöbern will, findet in älteren Ausgaben des Reports als auch auf den Onlinekanälen des Bundesverbandes viele Helden: Ein Münchner, der auf E-Mobilität setzt. Eine Wuppertalerin, die sich sozial engagiert. Ein Hamburger, der den Enkeltrick verhinderte. Und viele andere mehr.....

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

ÖPNV-TAXI IST DIE ELEGANTE LÖSUNG

Immer mehr Behörden interessieren sich inzwischen für das ÖPNV-Taximodell. Auch der Landtag des bevölkerungsreichsten Bundeslandes Nordrhein-Westfalen wollte mehr zu dem Thema wissen. Für eine Anhörung zu dem innovativen Konzept haben der Bundesverband Taxi und Mietwagen und der Taxi-Verband NRW eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Darin betonen beide, dass die Taxibranche das ÖPNV-Taxi voll unterstützt. Entsprechende Angebote könnten zum „Gamechanger“ für die Personenbeförderung auf dem Land werden. Mit der zunehmenden Urbanisierung nehmen die Bevölkerung ab. Ein funktionierendes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ist daher immer schwieriger aufrecht zu erhalten. Zudem steht den Landkreisen immer weniger Geld zur Verfügung, damit wird es auch immer schwieriger die „Mobilitätsgarantie“ zu erfüllen. Menschen sollen sich aber darauf verlassen können, dass der Nahverkehr für sie da ist – dabei kann das ÖPNV-Taxi ein Teil der Lösung sein.

Was ist das ÖPNV-Taxi?

Das Konzept ermöglicht den flexiblen Einsatz von Flotten des Taxi- und Mietwagengewerbes als Ergänzung zum Bus- und Bahnverkehr. Es schließt die Lücken in der Versorgung. Fahrgäste können über eine digitale Disposition ihre Fahrt buchen, wenn der reguläre Liniendienst nicht verfügbar ist. Und, so heißt es in der Stellungnahme, Kommunen könnten so in die Lage versetzt werden, mit weniger Mitteln mehr öffentliche



Verkehrsmittel anzubieten. Nicht nach einem festen Plan mit starren Abfahrtszeiten, sondern tatsächlich dann, wenn Fahrgäste es wünschen. Taxis ergänzen und verdichten das Angebot, so wie es der Gesetzgeber im Personenbeförderungsgesetz auch vorsieht. Unrentable Busse auf wenig frequentierten Strecken können so ersetzt werden und dort unterwegs sein, wo viele Passagiere warten – im Schüler- oder Pendlerverkehr beispielsweise.

Einfache Ausschreibung und keine Parallelfлотten

Was Kommunen besonders entgegen kommen könnte, ist eine unkomplizierte Beauftragung. Denn die Leistung eines ÖPNV-Taxis muss nicht europaweit ausgeschrieben werden. Städte und Landkreise können direkt mit den Taxi- und Mietwagenunternehmen in ihrer Region die Modalitäten verhandeln. Zum einen kennen die Firmen die Umgebung, zum anderen sorgen die Aufträge der öffentlichen Hand auch für Beschäftigung in der Region.

verfügbaren 50.000 Fahrzeuge aus dem Gewerbe bereit stünden – rund 20 Prozent sind zwischen Rhein und Weser unterwegs.

Fazit: Alles spricht für das ÖPNV-Taxi

Gerade für den ländlichen Raum, um den es in dieser Anhörung hauptsächlich geht, bietet das Modell viele Chancen. So können auch Menschen außerhalb von Großstädten mobil sein, ohne auf einen Pkw angewiesen zu sein.



In verkehrsschwachen Zeiten am Abend ist „on demand“ die beste Lösung für Mobilität – mit dem Taxi

Die Idee des „on demand“-Verkehrs ist nicht neu, „auf Bestellung“ haben auch mehrere Kommunen schon versucht, ihre Verkehrsangebote zu verbessern. Allerdings sind so oft neue Flotten ins Leben gerufen worden, die am Ende des Tages viel Geld und Personal gekostet haben und zu 90 Prozent auf den Betriebshöfen standen. Diese Probleme ließen sich vermeiden, wenn statt Parallelfлотten die Taxi- und Mietwagenbetriebe genutzt würden. Und die Verbände verweisen darauf, dass in NRW besonders viele der insgesamt deutschlandweit

Zugleich ermöglicht das ÖPNV-Taxi den Taxiunternehmen, auch in dünn besiedelten Gebieten nachhaltig zu wirtschaften.

Nachdem sich die ersten Projekte mit dem ÖPNV-Taxi als großer Erfolg erwiesen haben, mehren sich die Stimmen, die eine Einführung des Konzepts an möglichst vielen Orten fordern. Eines der Ziele dieser schriftlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtags NRW ist es, das Modell bekannter zu machen.

**FORTSETZUNG
VON SEITE 6**

DIMITRIOS KOSMAS, UNSER IRONMAN AUS FRANKFURT/MAIN

**Training und Ernährung
sind wichtig**

Dimitrios hat sich in der Vorbereitung auf den Ironman nicht nur über 5.200 Kilometer auf dem Rennrad gequält, ist knappe 2.600 Kilometer gejoggt und 210 Kilometer geschwommen. Er hat das im Wesentlichen auch ohne Trainer bewältigt. Das hat verschiedene Gründe. Aber mit Online-Videos und Portalen, auf denen sich Sportler austauschen, hat er eine Menge Wissen angesammelt. Dazu gehören so simple Dinge wie die Kenntnis

der richtigen Schuhe, damit man ohne Blasen und Verletzungen die Strecken bewältigt. Welche Ernährung ist richtig? Oder eben auch: Wie baut man besten das Training in den Alltag eines Taxifahrers ein? Und was kann für Einzelnen am besten sein?

Der Traum: Fitness für alle

Dieses Wissen würde er gern weiter geben. Denn das Problem

kennt jeder und jede im Gewerbe. Unregelmäßige Arbeitszeiten, die Ernährung ist nicht immer die gesündeste und eine rein sitzende Tätigkeit ist auch nicht das Gelbe vom Ei. Ein eigenes Fitnessstudio, speziell für die Belange der Branche, gehört deshalb zu Dimis Träumen ebenso wie eine Ausbildung in diesem Bereich. Vielleicht gehen diesen Träume ja in Erfüllung. Denn Unternehmer wissen auch, dass gesunde Mitarbeiter

Hartes Training, Disziplin und Austausch mit anderen Sportlern brachte Dimitri Kosmas zum Ziel



und Mitarbeiterinnen belastbarer sind und weniger Ausfallzeiten haben. Das rechnet sich für alle. Eine kleine WhatsApp-Gruppe, in der sich Interessierte austauschen, könnte der Anfang sein. Den Kontakt zu „unserem“ Ironman stellen wir gern her.

BUNDESVERBAND LEHNT LOCKANGEBOT AB!



Seit einigen Monaten wirbt Uber offen um Kunden aus dem Gewerbe. Der Plattformbetreiber will seine App künftig bundesweit auch für Taxiunternehmen zu öffnen. In vielen Stellungnahmen, persönlichen Gesprächen wie auch in Interviews macht der Bundes-

verband deutlich, dass es kein gutes Angebot ist. Unter anderem verdeutlichte Verbandspräsident Herwig Kollar im ZDF die Position für das Gewerbe. Er grenzte den mietwagenähnlichen Verkehr deutlich von der Taxibranche ab und stellte klar, dass es sich bei der Strategie von Uber nur um ein

Lockangebot handelt. Die an den Mietwagenvermittler zu leistenden Provisionsgebühren werde keinesfalls so niedrig bleiben – Taxifahrer und Taxifahrerinnen, die diese Möglichkeit nutzen, werden Kollars Worten zufolge nach und nach mit Gebühren bis zu 30 Prozent rechnen müssen.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Juli 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

August 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

Ernst Richard Fischer
Gottfried Bell
IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG

September 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Abdolah Rais Danai

**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.