

VERWALTUNGSGERICHT LEIPZIG:

ZUSTIMMUNG ZU MINDESTPREISEN FÜR FAHRDIENSTE



Das Leipziger Verwaltungsgericht hat Geschichte geschrieben. Die genauen Konsequenzen aus dem Urteil der Kammer haben Auswirkungen auf das gesamte Land. Die Verwaltungsrichtlinie der Stadt Leipzig zur Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten für Miet-

wagen wurde überprüft und für richtig befunden. In der mündlichen Verhandlung am 15. November 2024 hat die Vorsitzende Richterin erkennen lassen, dass die Stadt Leipzig grundsätzlich berechtigt ist, die Fahrpreise für Mietwagen zu regulieren, wenn die öffentlichen Verkehrsinter-

essen das erfordern. Der Gesetzgeber habe die Möglichkeit zur Regulierung der Mietwagenpreise als Korrektiv gegen Dumpingpreise und Verdrängungswettbewerb ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen. „Das Urteil des Gerichts hätte nicht deutlicher ausfallen können. Und bestärkt

alle Städte, die derzeit konkret an der Einführung solcher Regelungen arbeiten: Sie sind auf dem richtigen Weg“, kommentierte Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen.

Fortsetzung
auf Seite 2.

**Bundesverband
macht Druck!**

EVALUIERUNG & VERSCHÄRFUNG DES PBefG MUSS KOMMEN



Bundesverbands Taxi und Mietwagen, machte die Forderungen für das Gewerbe im Rahmen einer von der Mittelstand-Allianz organisierten Gesprächsrunde deutlich: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) muss verschärft werden, ebenso steht seine Evaluierung noch aus. Oppermann begründete den Wunsch nach einer Präzisierung des PBefG an Minister Wissing damit, dass diese dringend notwendig sei, um die Daseinsvorsorge der Bevölkerung durch das Taxi als Teil des ÖPNV zu sichern.

Oppermann weiter: „Auch die Evaluierung des PBefG, auf die wir noch warten, ist in ihrer jetzigen Form nicht ausreichend, da sie z.B. die Verhältnisse zwischen Taxibus und Mietwagen nicht berücksichtigt.“ Oppermann sprach auch die Elektrifizierung der Taxiflotte an: „Viele Unternehmer und Unternehmerinnen sind bereit, ein Verkehrsmittel der Zukunft einzusetzen, dies geht aber nur mit einer entsprechenden Förderung und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur“. Wissing äußerte seine Sympathie für diese Idee.

Auch nach dem Bruch der Ampel-Regierung in Berlin ließ der Bundesverband nicht locker und verwies bei einem Treffen mit Verkehrsminister Volker Wissing auf tägliche Probleme im Umgang mit dem Personenbeförderungsgesetz. Michael Oppermann, Geschäftsführer des

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

**URTEIL DES
VERWALTUNGS-
GERICHTS
LEIPZIG**

ZUSTIMMUNG ZU MINDESTPREISEN FÜR FAHRDIENSTE

Fortsetzung
von Seite 1.

Das Leipziger Verwaltungsgericht residiert in einer altehrwürdigen Villa im Nordwesten der Stadt. Und hinter den historischen Mauern hat es ein durchaus modernes und in die Zukunft gerichtetes Urteil gesprochen: Mindestpreise für Fahrdienste sind so vom Gesetzgeber gewollt, darum steht es auch deutlich in der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes drin. „Das Gericht stellt klar: Mindestpreise sind zulässig und der Schutz des Taxigewerbes als Teil des öffentlichen Verkehrssystems ist ein legitimer Schutzzweck einer solchen Maßnahme“, so Herwig Kollar.

Berichterstatter des Gerichts mit den Details

Es gehört zum juristischen Prozedere, dass es innerhalb der Kammer einen Berichterstatter gibt, der den Streitgegenstand zusammenfasst. Und der war sehr genau im Bilde. Im Dezember 2021, kurz nach Inkrafttreten der PBefG-Novelle, hatte die Stadt Leipzig die Auflage zu den Mindesttarifen für Mietwagen auf den Weg gebracht. Doch die Kritiker warfen der sächsischen Metropole vor: Die Festlegung auf konkrete Mindest-Beförderungspreise sei unangemessen. Der Eintritt in den Markt werde daher zu schwierig. Die Stadt hielt dem entgegen: Wenn der Taxiverkehr ins Rutschen kommt, dann sei ein Rückgang an Taxiunternehmen unvermeidlich. Und wenn der Markt erst marginalisiert sei, könne er nur sehr schwer wieder belebt werden. 2012 waren in der



Nach der Verhandlung vor dem Leipziger Verwaltungsgericht – Herwig Kollar im Gespräch mit Wolfgang Oertel (Vizepräsident des Bundesverbandes und Chef der Taxigenossenschaft Chemnitz), Jan Kepper (Dresdner Taxigenossenschaft eG) sowie Thomas Voigt (Taxi 4884 Leipzig).

Messestadt knapp 700 Taxis unterwegs, jetzt sind es rund 150 Fahrzeuge weniger.

Leipzig hatte die Mindest-Beförderungspreise für Mietwagen eingeführt, um einen Dumping-Wettbewerb mit dem ÖPNV zu verhindern. Dabei wurden die Mindestpreise so festgesetzt, dass die Kosten für vergleichbare Bus- und Straßenbahnfahrten nicht unterschritten werden können. Gegen diese Preisfestsetzung hatte die Perleberger Chauffeur Service GmbH geklagt. Das Unternehmen führt auch Fahrten für Uber aus.

Bundesverband: Leipzig hat Mut bewiesen

Bereits in der mündlichen Verhandlung ließ das Gericht erkennen, dass die Stadt Leipzig grundsätzlich berechtigt sei, die Fahrpreise für Mietwagen zu regulieren, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen das erfordern. Der Gesetzgeber habe die Möglichkeit zur Regulierung der Mietwagenpreise als Korrektiv gegen Dumpingpreise und Verdrängungswettbewerb ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen.

Kritisch hat sich das Verwaltungsgericht zu der konkreten Höhe des Mindestentgelts geäußert. Nach Auffassung des Gerichts dürfen Mindestentgelte für Mietwagen nicht über dem Taxitarif liegen.

Für den Bundesverband Taxi und Mietwagen war Präsident und Rechtsanwalt Herwig Kollar vor Ort. Er ordnete ein: „Die Stadt Leipzig hat als erste Großstadt den Mut bewiesen, das neu geschaffene Instrument zu nutzen. Inzwischen liegen in anderen Städten ausreichende Erkenntnisse vor, die die Einführung von Mindestentgelten rechtssicher ermöglichen. Dieser Prozess bestärkt alle Städte, die derzeit konkret an der Einführung solcher Regelungen arbeiten: Sie sind auf dem richtigen Weg.“

Die Existenz und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs beschreibt das Gericht in seiner Begründung des Urteils als „überragend wichtiges schutzwürdiges Gemeinschaftsgut“ und stellt klar, dass Fahrdienste wie der von Uber diese Funktion nicht übernehmen können. Auch ist es nach dem Urteil aus Leipzig nicht

erforderlich, zunächst die Taxitarife zu flexibilisieren, sondern die Städte können direkt Mindestpreise für Mietwagen einführen, um die Funktion der Daseinsvorsorge des Taxis als Teil des öffentlichen Verkehrssystems zu schützen.

Städte müssen aktiv werden

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht sich nach dem Urteil in seiner Auffassung bestätigt, dass die Städte aktiv werden müssen und weist auch darauf hin, dass sogar Plattformbetreiber wie FreeNow vehement die Einführung von Mindestpreisen für den Mietwagenverkehr fordern. „Wenn die Behörden jetzt nicht schnell handeln, wird es in absehbarer Zeit in den meisten Städten kein funktionierendes Taxigewerbe mehr geben“, so Kollar. „Das Gericht hat ausdrücklich festgestellt, dass die Städte – so wie Leipzig – präventiv handeln können. Sie müssen nicht abwarten, bis es kein funktionierendes Taxigewerbe gibt, sondern können jetzt Vorkehrungen treffen. Mit dem Urteil im Rücken gibt es nichts mehr, was sie davon abhält. Wir fordern alle Städte, in denen taxiähnliche Fahrdienste wie Uber & Co aktiv sind, auf, schnell und entschlossen zu handeln.“

MITGLIEDERVER- SAMMLUNG IN DORTMUND

Mindesttarife für
Mietwagen und ÖPNV-Taxi
im Mittelpunkt

Im November trafen sich Landesverbände und Taxizentralen aus ganz Deutschland bei der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes in Dortmund. Zwei Themen, die die Mobilität in Stadt und Land betreffen, standen bei der Herbsttagung im Fokus: Das Mindestpreise-Urteil aus Leipzig sowie das Konzept ÖPNV-Taxi und seine konkrete Umsetzung.

Nach einem internen Teil, welcher den Verbandspolitischen Bericht und den Jahresabschluss des Bundesverbandes behandelte, folgte der Gewerbepolitische Bericht, der von Bundesverbands-Präsident Herwig Kollar, dem Vizepräsidenten Hermann Waldner und Geschäftsführer Michael Oppermann vorgetragen wurde. Im Fokus stand das Thema Mindest-

beförderungsentgelte für Mietwagen und das Leipziger Urteil, das Signalwirkung für alle anderen deutschen Städte haben dürfte. Herwig Kollar zeigte sich optimistisch: „Das Urteil des Leipziger Verwaltungsgerichts gibt dem Gewerbe ordentlich Rückenwind, damit können wir selbstbewusst auf andere Städte zugehen und die Umsetzung der Mindestpreise bundesweit auf die Straßen bringen.“

Passend zum Thema Mietwagen berichtete Vorstandsmitglied Aleksandar Dragicevic vom TAXI Ruf Köln den Mitgliedern persönlich von seiner investigativen Recherche zu Uber, gemeinsam mit dem WDR. Sie hatten im Oktober aufgedeckt, dass man lediglich ein bei Uber registriertes Handy



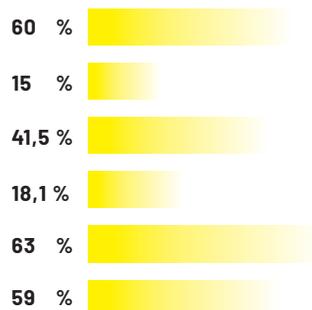
benötigt – Uber-Fahrgäste können dann von jedermann mit jedem Fahrzeug befördert werden. (siehe Report 04/2024). Er schilderte, wie viel Resonanz nach der Reportage beim TAXI Ruf reinkam: Fahrgäste waren entrüstet über diese Zustände und den fehlenden Versicherungsschutz.

Nach Updates zur Kleinen Fachkunde, TSE und dem Mobilitätsdatengesetz stellte Bundes-

verbands-Referent für Governmental Relations & Regulation, Floris Cooijmans, die von ihm erarbeitete Broschüre zur Umsetzung des ÖPNV-Taxis vor. Hier wird in fünf Punkten sehr klar und einfach beschrieben, was sie tun müssen, um das ÖPNV-Taxi auch in ihrer Stadt oder ihrem Kreis einzuführen. Die Broschüre wird der Bundesverband in Kürze herausgeben.

DEUTLICHE MEHRHEIT FÜR MINDESTPREISE BEI UBER & CO

60 Prozent der Deutschen sprechen sich für die Einführung von Mindestpreisen bei Fahrdiensten wie Uber aus. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage von Infratest / Kantar im Auftrag des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.. Lediglich 15 Prozent der Befragten lehnen dieses Instrument ab. „Die Zahlen machen deutlich: Die Menschen wollen, dass Fahrerinnen und Fahrer anständig bezahlt werden und sind dafür auch bereit, höhere Preise zu akzeptieren. Wenn Städte Mindestpreise einführen, handeln sie im Interesse der Bevölkerung“, kommentierte Michael Oppermann, Geschäfts-



fürher des Bundesverbandes. Zur Aussage „Die Behörden sollten Mindestpreise für Uber festlegen, um Sozialdumping zu Lasten der Fahrer zu verhindern“ stimmten 41,5 Prozent voll zu, weitere 18,1

Prozent stimmten eher zu. Interessant: Am größten ist die Zustimmung für Mindestpreise bei den Befragten in der Gruppe mit den geringsten Einkommen bis 1.500 Euro. Hier liegt sie bei 72 Prozent (Gesamtbevölkerung: 60 Prozent).

Rund zwei Drittel der Befragten wollen das Taxi als Teil der Mobilität

Die Ergebnisse zu weiteren Aussagen: „Eine Mindestanzahl von Taxis sollte als Teil des Mobilitätsangebots in Deutschland vorhanden sein“ – das unterschrei-

ben 63 Prozent der Bevölkerung. 59 Prozent meinen: „Die Behörden sollten bei Gesetzesverstößen den Betrieb von Plattformen wie Uber untersagen können.“ „Uber und ähnliche Dienste sollten generell in Deutschland verboten werden“ halten aber nur sieben Prozent für richtig.

Oppermann: „Die Mehrheit der Bevölkerung lehnt Plattformen nicht grundsätzlich ab. Kommt es dort aber zu Gesetzesverstößen oder Sozialdumping, dann soll der Staat reagieren. Zuletzt kamen viele Skandale rund um Uber & Co. ans Licht. Das ist sicher ein Teil der Erklärung für die deutliche Mehrheit für die Einführung von Mindestpreisen für diese Fahrdienste.“

EUROPE CALLING:

BUNDESVERBAND IM AUSTAUSCH MIT NEUGEWÄHLTEN VERTRETERN DES EU-PARLAMENTS

Neben Berlin ist Brüssel für das deutsche Taxigewerbe eines der wichtigsten politischen Entscheidungszentren. Ein erheblicher Teil der Gesetze, die in der EU und damit auch in Deutschland gelten, wird von den europäischen Institutionen verfasst und verabschiedet. Deshalb ist der Bundesverband seit Jahren auch auf europäischer Ebene als Mitglied der International Road Union (IRU) und der Gruppe Taxis 4 Smart Mobility aktiv und war nun direkt im Austausch mit den neugewählten Vertretern des EU-Parlaments. Kernthemen der Meetings in Brüssel waren die „Taxiregeln auf nationaler Ebene“ und eine Initiative zur Unterstützung der Flottenelektrifizierung.

Der Bundesverband wurde vertreten durch Vorstandsmit-

Foto (v. r. nach l.): Kristian Vigenin (MdeP, S&D), Floris Cooijmans (Referent Governmental Relations & Regulation Bundesverband Taxi und Mietwagen), Marco Gerbino (T4SM Sekretariat), Gregor Beiner (Vorstandsmitglied Bundesverband und Chairman von Taxis 4 Smart Mobility).



glied und Chairman von Taxis 4 Smart Mobility, Gregor Beiner und Floris Cooijmans, Referent Governmental Relations & Regulation aus der Geschäftsstelle des Bundesverbands. Sie führten Gespräche mit MdeP Markus Ferber von der CSU, Kristian Vigenin von den bulgarischen Sozialdemokraten und dem Büro von Jens

Gieseke, einem Christdemokraten aus Niedersachsen. Die Initiative „Greening Corporate Fleets“, durch die kleine und mittlere Taxi-Unternehmen Unterstützung bei der Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte erhalten können, stand hier im Fokus sowie die Notwendigkeit, Taxiregeln auf nationaler Ebene zu behalten, um die Heterogenität des Gewerbes in den verschiedenen europäischen Ländern zu gewährleisten.

Neben Gesprächen mit euro-

päischen Politikern hat der Bundesverband auch an einem Treffen von Taxis 4 Smart Mobility teilgenommen. Bei diesem Treffen, bei dem neben dem deutschen auch das französische, niederländische, schweizerische, österreichische und maltesische Taxigewerbe vertreten war, haben die TeilnehmerInnen ihre Uhren synchronisiert und diskutiert, was die gemeinsamen Ziele für die nächsten vier Jahre sind und wie diese erreicht werden können.

OPPERMANN BEI DER IRU IN GENÈVE

„DEKARBONISIERUNG GELINGT MIT KOOPERATION, NICHT KONFRONTATION“

Die Generalversammlung der International Road Transport Union (IRU), dem Weltverband des privaten Straßenverkehrsgewerbes, debattierte in Genf über sauberen Verkehr der Zukunft. Das Taxigewerbe vertrat dabei Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverband Taxi und Mietwagen. Er betonte immer wieder den lokalen Charakter des Taxigewerbes – so auch bei der Frage nach dem Zugang zur Politik. „Die Politiker hören uns zu – vor Ort. Das heißt aber nicht automatisch, dass sie auf uns hören. Je weiter weg die Politiker vom



Vertreten waren neben Oppermann für das Taxigewerbe Pierre-Alain Saclier, Global Consumer and Retail Sector Leader bei CEVA Logistics, Chris Spear, Präsident und CEO der American Trucking Associations, Patrick Westelinck als Vize Präsident der IRU sowie Andreas Zink, Direktor bei LKW Walter aus Österreich.

Geschehen vor Ort sind, desto schwerer wird es für unser Gewerbe durchzudringen.“

Es gebe positive Beispiele wie das Zukunftstaxi in Hamburg oder eine erfolgreiche Flottentransformation in Städten wie Oslo oder Amsterdam. „Alle positiven Beispiele haben eines gemeinsam: Dekarbonisierung gelingt in Kooperation, nicht Konfrontation. Wo Politik erfolgreich Zukunft gestaltet, geschieht dies mit dem Ge-

werbe, nicht gegen das Gewerbe.“ Er mahnte realistische Zielsetzungen ebenso an wie klare Entwicklungspfade, um diese Ziele zu erreichen. Politik dürfe nicht verkennen, wie Investitionsentscheidungen in der Wirtschaft getroffen werden. Es sei Aufgabe der Politik, belastbare und verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, in der sich Investitionen in emissionsarme Fuhrpark rechnen.

ZUR RETTUNG DES BERLINER TAXI- GEWERBES

BUNDESVERBAND UNTERSTÜTZT REGIERUNGSINITIATIVE

Im Berliner Abgeordnetenhaus wurde kurz vor Weihnachten der Dringlichkeitsantrag „Das Berliner Taxigewerbe in seiner Existenz und Funktionsfähigkeit als Teil der Daseinsvorsorge sichern“ der Regierungsfraktionen von CDU und SPD eingebracht. Der Bundesverband war mit Geschäftsführer Michael Oppermann und Referent Floris Cooijmans vor Ort im Abgeordnetenhaus und unterstützt die Initiative: „Die Regierungsinitiative ist ein wichtiger Schulterschluss für die Daseinsvorsorge, für das Taxigewerbe und für eine Stadt, die wieder Ordnung schafft auf ihren Straßen“, so Oppermann.

Mehr Personal für Aufsichtsbehörden zur Kontrolle

Michael Oppermann fasste die erste Lesung im Parlament und den Antrag zusammen: „Wir unterstützen den vorliegenden Antrag der Berliner Regierung zu 100 Prozent. Damit wird der Wildwuchs bei der Konzessionserteilung beendet, die Kontrollen werden gestärkt und die Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen wird endlich vorbereitet.“ Federführend sind bei der Regierungsinitiative die verkehrspolitischen Sprecher Johannes Kraft (CDU) und Tino Schopf (SPD). Oppermann: „Unser besonderer Dank gilt den Abgeordneten Kraft und

Schopf, die dieses wichtige Thema in ihren Fraktionen und nun im Abgeordnetenhaus auf die Agenda gesetzt haben und mit Nachdruck auf Lösungen beharren.“

In 15 Punkten fordert der Antrag vieles – unter anderem mehr Personal für die Aufsichtsbehörde, eine dezidierte Überprüfung der Unternehmen vor Konzessionserteilung, einschließlich einer Überprüfung, ob der Geschäftsplan ohne Sozialdumping und Betrug aufgehen kann (so genanntes Hamburger Modell), ein öffentliches Taxi- und Mietwagenregister, bessere und koordinierte Kontrollen, vorbereitende Prüfung eines Mindestbeförderungsentgelts für Mietwagen, Stärkung des Taxis im Bereich ÖPNV-Ergänzung und Inklusion sowie eine Überprüfung der bisher ergriffenen Maßnahmen und Prozesse. Oppermann: „Der Antrag adressiert die von uns immer wieder vorgetragenen Missstände im Gewerbe und der Aufsicht. Die Tage des Systems, Der Ehrliche ist der Dumme‘ sind damit gezählt. Die Regierungsfaktionen



Foto (v.l.n.r.):
Tino Schopf (SPD),
Michael Oppermann
(Bundesverband Taxi
und Mietwagen),
Johannes Kraft (CDU)

machen deutlich: Berlin ist kein rechtsfreier Raum, auch nicht für Uber & Co. Damit geben sie auch der Aufsichtsbehörde LaBo wichtige politische Rückendeckung, die bereits in den letzten Monaten spürbar die Zügel angezogen hat.“

Einführung von Mindestpreisen für Fahrdienste

Besonders wichtig ist für den Verband die Einführung von Mindestpreisen für Fahrdienste wie Uber. Oppermann erläutert: „Das Taxi ist Teil des öffentlichen Verkehrssystems und dieses öffentliche Verkehrssystem ist zu schützen – unter anderem auch gegen Dumping-Angebote privater Plattformen. Ganz besonders gilt dies, wenn bekannt ist, dass die Dumping-Preise nur durch Ausbeutung der Fahrerinnen und Fahrer sowie durch Abgabe- und Sozialversicherungsbetrug möglich sind. Das Bundesgesetz ermöglicht die Einführung solcher Mindestpreise, wenn bestimmte Voraussetzungen

erfüllt sind. Berlin schafft nun die entsprechende Grundlage.“

Im Plenum sprachen sich CDU, SPD und Grüne für den Antrag aus. Tino Schopf (SPD): „In Berlin konnten wir erleben was passiert, wenn die Gier nach Profit und fehlende Kontrollen gemeinsam wirken. [...] Für einen fairen Wettbewerb ist es unabdingbar, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten. Dazu dient die Einführung der Mindestentgelte.“ Für die CDU erklärte Lucas Schal: „Wir wollen Wettbewerb, aber mit Regeln, an die sich jeder halten muss.“ Mindestpreise seien als letzte Maßnahme möglich. Für die Grünen kritisierte Antje Kapek: „Das Zuständigkeitschaos führt dazu, dass organisierte Kriminalität weiter Geschäft auf unseren Straßen scheffeln kann.“ Die Einführung von Mindestpreisen unterstütze sie ausdrücklich. Der Linken ging der Antrag nicht weit genug, ebenso der AfD. Der Antrag wurde wie vorgesehen an die Ausschüsse für Mobilität und an den Hauptausschuss verwiesen.

LANDKREIS BEI BERLIN
WILL MOBILITÄTSANGEBOT
RUND UM DIE UHR

OBERHAVEL KANN ÜBERALL SEIN

Der Landkreis Oberhavel bei Berlin hatte die ansässigen Taxiunternehmer aufgeschreckt: Mit einer neuen Taxiordnung sollten Unternehmen mit mehr als drei Fahrzeugen verpflichtet werden, ein ausreichendes Mobilitätsangebot sicherzustellen – also auch nachts, wenn es kaum möglich sein dürfte, die Kosten der Schicht reinzufahren. Der Taxiverband Berlin-Brandenburg e.V. intervenierte lautstark, auch mit Unterstützung der örtlichen IHK und des Bundesverbands Taxi und Mietwagen. Ende November kam es zum Treffen in Oranienburg.

Der Landkreis Oberhavel grenzt im Norden an die Hauptstadt. Von den etwas über 200.000 Einwohnern des Kreises lebt etwa jeder vierte in der Kreisstadt Oranienburg. Ansonsten gibt es viel Fläche. Wie in vielen Landkreisen ist es für die Taxiunternehmen gerade unter der Woche kaum möglich, für

die wenigen spontane Fahrtwünsche am späten Abend und in der Nacht ein Angebot aufrechtzuerhalten.

„Ausreichendes“ Angebot für Unternehmen mit mehr als drei Fahrzeugen

Diese Lage rief die Mobilitätsdezernentin des Landkreises Katja Hermann auf den Plan. Für sie ist klar: Es muss sich was verbessern in Oranienburg und Umland. Der Hebel, den sie zunächst wählte, war die Taxiordnung. Unternehmen mit mehr als drei Fahrzeugen sollten verpflichtet werden, ein „ausreichendes“ Angebot sicherzustellen. Doch nach der Intervention des Gewerbes und mit Unterstützung der Lokalpolitik wurde die Vorlage erstmal zurückgezogen. Ein wichtiger Etappensieg, aber keine Lösung für das grundlegende Problem.



v.l.n.r.: Michael Oppermann (Bundesverband), Christian Streege (IHK Oberhavel), Fred Meier (Taxiverband Berlin Brandenburg), Pascal Hoyer (IHK Potsdam)

Danach fanden zwei Gesprächsrunden statt. Die erste auf Einladung der IHK: Mit Taxiunternehmern aus dem Landkreis, dem Taxiverband Berlin-Brandenburg und Bundesverbands-Geschäftsführer Michael Oppermann. Die Unternehmer machten klar: Sie würden ja Spät- oder Nachtschichten besetzen, aber es lohnt sich einfach nicht. Das zweite Gespräch folgte kurz darauf: auf Einladung der Kreisverwaltung mit IHK, Landes- und Bundesverband. Für den Landesverband war Fred Meier jeweils vor Ort, selbst Unternehmer mit über 40 Fahrzeugen im angrenzenden Landkreis Havelland. Für den Bundesverband nahm Geschäftsführer Michael Oppermann beide Termine vor den Toren Berlins wahr.

Ergebnis: Dialog über Taxis als Teil des ÖPNV statt Nachtschichtpflicht

Und das Ergebnis? Dialog über Taxis als Teil des ÖPNV statt Nachtschichtpflicht. Hierzu will

die Dezernentin eine Runde mit Unternehmen und Verbänden einberufen. Sie machte deutlich: Ihr geht es gar nicht darum, Taxiunternehmen mit neuen Pflichten zu belegen, aber sie will ein verbessertes Mobilitätsangebot. Die Gewerbevertreter hatten eindringlich darauf bestanden, dass sich der Betrieb der Taxis rechnen muss. Fred Meier: „Wir haben deutlich gemacht, dass man den Unternehmerinnen und Unternehmern in der jetzigen Situation keine zusätzlichen Pflichten aufbürden kann. Zusätzliche Verpflichtungen ohne Ausgleich aus den ÖPNV-Töpfen sind der völlig falsche Weg. Unsere Unternehmen stehen bereit, aber sie können für ihre Arbeit nicht noch drauflegen.“ Die Gewerbevertreter skizzierten aber auch mögliche Lösungen. Michael Oppermann: „Wir haben das Modell ÖPNV-Taxi auf den Tisch gelegt, bei dem das Taxi bedarfsgerecht den Linienverkehr ergänzt, hierfür aber auch wirklich einbezogen wird in den ÖPNV. Aber auch kleine Lösungen haben wir angerissen: 50/50-Taxi, Frauen-Nacht-Taxi. Alle Lösungen, die eine auskömmliche Spät- und Nachtschicht ermöglichen können, gehören jetzt auf den Tisch“, fasste der Bundesverbands-Geschäftsführer zusammen und hatte auch einen Flyer für Behörden mitgebracht, der die Vorzüge des ÖPNV-Taxis übersichtlich darstellt.

Abschließend gab Meier der Kreisverwaltung mit auf den Weg: „Wenn Sie zum nächsten Termin einladen – schreiben Sie nicht als Betreff ‚Gespräch über Taxiordnung‘, sondern wählen Sie dafür die Stichworte ‚Einbindung‘ und ‚ÖPNV‘.“

ZAHL DER MIETWAGEN IN BERLIN SINKT 2024 UM EIN DRITTEL

LABO: 2.677 KONZESSIONIERTE MIETWAGEN IN DER HAUPTSTADT UNTERWEGS

Die Zahl der Mietwagen auf Plattformen wie Uber oder Bolt ist in Berlin innerhalb eines Jahres um etwa ein Drittel gesunken. „Derzeit sind 2.677 konzeSSIONIERTE Mietwagen in Berlin unterwegs, vor einigen Monaten dieses Jahres waren es noch mehr als 4.500“, sagte Kirsten Dreher, Direktorin des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO), im Verkehrsausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses. Das Taxigewerbe hatte in der Vergangenheit immer wieder einen unfairen Wettbewerb zwischen Taxis und Mietwagen beklagt. Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes und Geschäftsführer von Taxi Berlin, ergänzte anlässlich der Einweihung der neuen Zentrale des Unternehmens: „Endlich nimmt der Senat unsere Existenzsorgen ernst! Die Zahl der legal arbeitenden Taxis mit ihren behördlich festgelegten Tarifen ist in den letzten Jahren von über 8.000 Fahrzeugen auf mittlerweile rund 5.000 gesunken. Wir brauchen einen fairen Wettbewerb zwischen beiden Angeboten – Taxis wie Mietwagen. Erst wenn alle Anbieter zu ähnlichen Preisen unterwegs sind, kann man den Wettbewerb als fair bezeichnen.“

Im Kino: „ES GEHT UM LUIS“

Film greift unfairen Dumpingwettbewerb mit Mietwagen-Plattformen auf



Dieser Film bringt das Dilemma, in dem sich das Taxigewerbe als regulierte Branche und Teil des ÖPNV befindet, auf den Punkt. Es gibt beispielsweise eine Szene vor einem Club, bei der die wartenden Taxifahrer vergeblich aufgefahren sind, um die Jugendlichen nach Hause zu bringen. Diese steigen bei „Easy Lane“ ein. So das Synonym, das im Film für Fahrdienste verwendet wird. Max Riemelt als Taxifahrer leistet sich darüber hinaus eine Verfolgungsjagd mit einem Easy-Lane-Fahrer und bekommt dafür Ärger mit seinem Chef – die Problematik spaltet das Gewerbe. Es wurde im Film klar herausgearbeitet, was der Verdrängungswettbewerb für das

v.l.n.r.: Präsidium, Vorstand und Geschäftsführung sowie Irene Jaxtheimer, Klaus Meier und Ahmad Vahdati.

regulierte Taxigewerbe bedeutet: „Mehr Arbeit, um irgendwie über die Runden zu kommen – wer das nicht leisten kann, muss gehen.“

Film behandelt drei wichtige Gesellschaftsthemen

Im Film geht es aber noch um zwei andere wichtige Themen, die allesamt im Taxi „als rollende Bühne“ ausgetragen werden: Luis, das Kind von Nathalia und Max, wird in der Schule gemobbt. Und zwar, weil er einen lilafarbenen Einhornrucksack trägt und ein verträumtes Kind ist. Das Mobbing nimmt

Filme übers Taxi gibt es viele – aber dieser widmet sich unter anderem dem unfairen Verdrängungswettbewerb, dem das Taxigewerbe seit mehr als zehn Jahren durch größtenteils illegale Fahrdienstplattformen wie Uber, Bolt und Co. ausgesetzt ist. Ende Januar war die Premiere in Berlin und der Bundesverband Taxi und Mietwagen mit dabei: Gemeinsam beging man im Kino Toni mit den beiden Hauptdarstellern Max Riemelt, der den Vater von Luis und einen Taxifahrer spielt und Luis Mutter Natalia Rudziewicz, den Kinostart von „Es geht um Luis“.

die schlimmsten Formen an – die Schule betreibt Schuldumkehr. Laut der Anwältin, die die Eltern daraufhin einschalten „ein gängiges Muster in Deutschland.“ Im Film wird durch das Mobbing und die ungesunden Marktstrukturen sowohl bei Max als auch seiner Frau klar: Beide sind permanent im Stress, werden auf der Arbeit ausgebeutet, überschlagen sich und haben keine Ressourcen für gemeinsame Familienzeit. Sie befinden sich in der „Rush hour“ der heutigen Gesellschaft – was im Film ebenfalls sehr gut verdeutlicht wird. Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen, zu dem Film von Lucia Chiari: „Nachdem der Dumpingwettbewerb mit

Plattformbetreibern viel zu lange nicht die Aufmerksamkeit bekommen hat, die er verdient, nimmt sich „Es geht um Luis“ genau dieser Thematik an.

Oppermann:

Film transportiert Ohnmacht

Der Film transportiert eins zu eins die Ohnmacht, der sich unsere Unternehmerinnen und Unternehmer sowie die Fahrerinnen und Fahrer ausgesetzt fühlen und unterstützt unsere Forderung „Mindestpreise jetzt – für einen fairen Wettbewerb!“



<https://youtu.be/utxE3FMWo9I>

MINDESTPREISE JETZT!

TAXIGRUPPE BERLIN UND BUNDESVERBAND DEMONSTRIEREN

Zwei Grad und ein scharfer Wind haben das Taxigewerbe mit 500 angemeldeten Fahrzeugen Anfang Dezember nicht davon abgehalten, zahlreich vor dem Berliner Abgeordnetenhaus aufzufahren und gegen die Missstände in der Hauptstadt zu demonstrieren: Mindestpreise jetzt! So lautet die Forderung des Gewerbes und des Bundesverbands Taxi und

Mietwagen, vertreten durch Vizepräsident Hermann Waldner von Taxi Berlin und Geschäftsführer Michael Oppermann.

Neben der seit mehr als drei Jahren verabschiedeten PBefG-Novellierung, die die Instrumente Mindestbeförderungsentgelte und Festpreise enthält, ist das aktuelle Urteil des Leipziger Verwaltungsgerichts eine zusätzliche Rückendeckung für die Taxi-



branche. Michael Oppermann sagte deutlich: „Wir sind heute hier, um unsere Berliner Kolleginnen und Kollegen zu unter-

stützen. Die Mindestpreis-Einführung ist insbesondere hier in Berlin komplett überfällig! Wir erwarten, dass das Thema dieses Jahr noch ins Parlament geht, um diesen unfairen Dumping-Wettbewerb zu beenden. Nach dem Urteil in Leipzig haben Kommunen wie Berlin keine Ausrede mehr!“

ÖPNV-TAXI EINFÜHREN IN 5 SCHRITTEN

**BUNDESVERBAND
VERÖFFENTLICHT
HANDREICHUNG
FÜR BEHÖRDEN**

Floris Coojmans,
Bundesverbands-Referent
für Governmental Relations
& Regulation, stellt den
Fünf-Schritte-Plan vor.

Der Bundesverband unterstützt lokale Taxibetriebe, um ihre regionalen Politiker und Verwaltungen von der Umsetzung des Konzepts „ÖPNV-Taxi“ zu überzeugen. Denn: Die Taxiflotte ist bereits vorhanden und einsatzbereit. Es sind nur fünf einfache Schritte, erläuterte Floris Coojmans, Referent für Governmental Relations & Regulation.



Der Flyer erklärt kurz und bündig, was das ÖPNV-Taxi eigentlich ist. Unter anderem ist der Landkreis Freudenstadt mit diesem Konzept bereits erfolgreich. Das Dokument gibt auch einen Überblick über alle Schritte, die vom Beginn der Gespräche bis zur Umsetzung des Konzepts zu unternehmen sind.

Coojmans: „Das ÖPNV-Taxi ist ein wichtiges Konzept für die Zukunft des Taxigewerbes, vor allem im ländlichen Raum. Dort

haben wir im Moment stark rückläufige Einnahmen zu verzeichnen, so dass die UnternehmerInnen andere Einnahmequellen finden müssen oder ihre Betriebe einstellen müssen, was die Daseinsvorsorge auf dem Land akut gefährdet. Das ÖPNV-Taxi ist ein Beispiel dafür, wie Taxi-Unternehmer von der ÖPNV-Finanzierung profitieren können, indem sie eine Art On-demand-Service anbieten. Bislang war Taxi der



ÖPNV-TAXI Info-Flyer für Behörden

Das Konzept des ÖPNV-Taxis setzt sich in immer mehr Städten und Landkreisen in Deutschland durch. Doch was genau ist dieses Konzept? Was sind die Vorteile gegenüber anderen Formen des Bedarfsverkehrs, und wie kann es eingeführt werden? Das sind Fragen, mit denen sich viele Behörden beschäftigen.

Konkret wird in diesem Flyer u. a. darauf eingegangen, warum das ÖPNV-Taxi preiswerter ist als andere Varianten des On-Demand-Verkehrs, dass z.B. die technischen Herausforderungen bereits gelöst sind und dass, anders als üblich ist bei anderen Formen des ÖPNVs, keine EU-weiten Ausschreibungen erforderlich ist.

Zu guter Letzt finden Sie auf der letzten Seite Informationen über TAXIplus, unser

exklusives Behördenportal, auf dem Sie viele weiterführende Informationen finden können.

Dieser Info-Flyer ist wie folgt aufgebaut:

1. Das ÖPNV-Taxi einfach erklärt
2. Mehr mit weniger
3. Die Technologie ist vorhanden
4. Ausschreibung? Nicht notwendig!
5. In sechs Schritten zum ÖPNV-Taxi
6. TAXIplus

Michael Gogemann
Geschäftsführer

Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.

SICHER TAXI **BUNDESVERBAND TAXI**

1 Was genau ist das ÖPNV-Taxi?

ÖPNV-Taxi ist ein Konzept, das es möglich ist, Taxi- und Mietwagenflotten als eine Ergänzung zum regulären Bus- und Straßenbahnverkehr einzusetzen. Es schließt den in der Flächenbedeckung, indem es Fahrgästen ermöglicht, über eine zentrale Dispositionszentrale Fahrten zu buchen, wenn der reguläre Linienverkehr keine passende Verbindung bietet. Das ÖPNV-Taxi ist keine neue Verkehrsmittel, sondern herkömmlicher Begehrtheit mit Taxen nach § 49 PflStG.

Die Integration des ÖPNV-Taxis als Ergänzung zum klassischen ÖPNV bietet eine innovative und effiziente Lösung zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum, aber auch in Großstädten oder urbanen Räumen.

ÖPNV-Taxi: Ja, wenn kein Anderer fährt

Es funktioniert: Alle Taxis eines Ortes oder einer Stadt stehen über eine zentrale Dispositionszentrale zur Verfügung. Diese prüft bei jeder Buchung, eine zumutbare Linienverbindung existiert, bevor ein Taxi entsendet wird. Ingleiche können Fahrten digital oder telefonisch buchen. Das Dispositionszentrum weist die Auftraggeber frei und zu, Vorstellungen sind möglich und die bevorzugte Buchungsart.

Fahrgäste zahlen den regulären ÖPNV-Plus einen Komfortzuschlag. Unterschieden werden für die Differenz regulären Tarif und durch das ÖPNV-gentzger kompensiert.



www.bundesverband.taxi/wp-content/uploads/2024/12/2024_0ePNV-Taxi-Flyer.pdf

einzigste Teil des ÖPNV, der sich zu 100 Prozent aus eigenen Einnahmen finanzieren musste. Dies soll sich nun mit Hilfe des vom Bundesverband entwickelten Plans zur einfachen Umsetzung ändern, zumindest auf lokaler Ebene.“

Der Flyer zum ÖPNV-Taxi soll den UnternehmerInnen vor Ort helfen, eigenständig das Gespräch mit den örtlichen Behörden zu suchen und kann hier heruntergeladen werden:

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Oktober 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

November 2024

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

Dezember 2024

Christoph Mensch
Justus Hermes
IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG

Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Dirk Ralf Richard

**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.