

Informationsservice des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands e.V.



Leszek Nadolski von der Taxiinnung Berlin. Die originale Fahne von 1900 ziert hinter ihm die Wand.

Jubiläum

Leszek Nadolski In der langen Reihe der Würdigungen dürfen wir heute zu einem Jubiläum gratulieren, das in der Geschichte des deutschen Taxigewerbes einmalig ist. Die Innung des Berliner Taxigewerbes wird 117 Jahre alt. Am 12. Juni 1900 unterschrieben 149 Berliner Fuhrherren die Gründungsurkunde für eine Organisation, die die Interessen der Unternehmen durchsetzen sollte. Zahl der Fahrzeuge der damaligen „Personen-Lohnfuhrwerks-Innung“ betrug in Berlin 8.114 Pferdedroschken und eine Motor-droschke von Daimler Benz. Dieser Wagen blieb nicht lange in der Minderheit, der technische Fortschritt führte alsbald zum Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlin e.V. Die Wahrnehmung der Interessen aber ist geblieben. Insofern möchte man statt „herzlichen Glückwunsch“ eher sagen „Verlässlich ist modern“!



Impressum

BZP-Report, Mitteilungen des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands e.V. (BZP)
 Gerbermühlstraße 9, 60594 Frankfurt/Main
 Hauptstadtbüro:
 Friedrichstraße 88, 10117 Berlin
 E-Mail: info@bzp.org,
 Hauptstadtbüro@bzp.org
 Internet: www.bzp.org
 https://www.facebook.com/BZPorg
 https://twitter.com/BZPorg
Redaktion: Thomas Grätz (verantwortlich)
 Frankfurt/Main

Kommentar

Keine radikalen Veränderungen bei der Personenbeförderung

BZP-Präsident Michael Müller erwartet von den Parteien einen klaren Rechtsrahmen

Wir sind in der heißen Phase des Wahlkampfes. Und da wird auch manches zur Realität, was zuvor über lange Zeit undenkbar schien. Erinnert sei nur an die „Ehe für alle“, die nach endlosen Debatten plötzlich innerhalb einer Woche den Bundestag passierte. Nach jetzigem Stand drohen dem Personenbeförderungsgesetz keine solchen abrupten Änderungen. Aber wir müssen uns darauf einstellen, dass Änderungen in der nächsten Legislaturperiode kommen werden.

Was kommt auf die Branche zu? Um es ganz ehrlich zu sagen: Wir wissen nicht genau, was auf die Branche zukommt. Weil wir nicht in die Glaskugel schauen können und wissen, wer die Wahl gewinnt. Aber wir rüsten uns für alle Möglichkeiten! Die Parteiprogramme zur Bundestagswahl haben zur Personenbeförderung ganz unterschiedliche Ideen. Wir haben das in diesem BZP-Report dokumentiert: Die FDP will laut Programm den öffentlichen Verkehr „zeitgemäß gestalten“, ein polizeiliches Führungszeugnis ohne einschlägige Verurteilungen und eine Insassenversicherung sollen für einen P-Schein reichen. Linke und Grüne sehen keinen Zwang, das Personenbeförderungsgesetz zu ändern. Im Klartext heißt das: Nach der Wahl werden unterschiedliche Meinungen aufeinander prallen. Die künftigen Regierungsparteien (oder vielleicht sind es auch die al-

ten?) werden einen Koalitionsvertrag schließen. Dabei kann es schon sehr konkrete Aussagen zum künftigen Fahrplan geben. Wir nutzen jede Chance, um unsere Ziele zu verdeutlichen.



BZP-Präsident Michael Müller

Zukunftsforum des Taxi- und Mietwagengewerbes Es war ein heißer Tag in Berlin, als die Taxi- und Mietwagenbranche mit Fachleuten und Verkehrsexperten aus den Fraktionen ihre Sicht auf die Dinge diskutierte. Wir müssen uns nicht verstecken, wir sind viel digitaler als andere denken, habe ich dabei gesagt. Und das ist auch so. Andere Marktteilnehmer wollen sich ohne eigene Autos ein Stück vom Beförderungskuchen abschneiden und tun dabei so, als seien ihre Apps das Nonplusultra. Das Gewerbe dagegen hat einen solchen Service seit 2008 – und die Zahl der angeschlossenen Fahrzeuge wächst beinahe täglich. Auf den vom Gewerbe selbst getragenen Apps wie Taxi.eu, Taxi Deutschland und cab4me können

GEWERBE 03
Zukunftsforum der Taxi- und Mietwagenbranche
 „Verlässlich ist modern“ Mehrstündige Diskussion zeigt Stärken des Gewerbes

GEWERBE 05
Diskussion zum Nahverkehr beim ADAC in Berlin
 Schlagabtausch zwischen BZP und Uber

GEWERBE 06
Wer will was beim Personenbeförderungsgesetz?
 Wahlprogramme unter die spezifische Taxi-Lupe genommen

von Fahrgästen längst individuelle Profile angelegt, Fahrer bewertet und 5-Sterne-Fahrer angefragt werden. Allerdings liegt im Gegensatz zu vielen rein kommerziell ausgerichteten Bestellsystemen bei allen von den Taxi-Zentralen getragenen Vermittlungs-Apps ein besonderer Schwerpunkt auf dem Datenschutz.

Tariffreigabe würde unweigerlich zu Schwarzarbeit führen Und noch etwas machen wir in unseren ständigen Gesprächen deutlich: An den drei Säulen Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht lassen wir nicht rütteln. Wer eine dieser Säulen aufgibt, opfert zwangsläufig die Verlässlichkeit. Eine Freigabe der Tarife würde unweigerlich zu Schwarzarbeit führen. Wenn nur der billigste Fahrer den Auftrag erhalten kann, wird gespart bis es knackt. Der Spielraum bei Anschaffung und Betrieb für den Wagen ist denkbar klein, also können nur die Personalkosten gedrückt werden. Die Rechnung dafür müssten dann alle zahlen, da die „Dumpingfahrer“ vom Staat alimentiert werden müssen. Lassen Sie uns darum gemeinsam Flagge zeigen – in Gesprächen und auf den Fahrzeugen. Denn „Verlässlich ist modern“.

Herzlichst
 Ihr 
 Michael Müller

Recht

Kurzurteile
Fiktiver Schaden enthält Umrüstkosten

Wählt der Unternehmer eines durch einen Verkehrsunfall beschädigten Taxis, welches annähernd 15 Jahre alt ist, den Weg der fiktiven Schadensabrechnung, sind, wenn ein Markt für die Ersatzbeschaffung eines Gebrauchtwagens mit Taxiausrüstung nicht existiert, die Umrüstung eines im Übrigen gleichwertigen Gebrauchtwagens zu einem Taxi jedoch mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist, die fiktiven Umrüstkosten als zusätzlicher Rechnungsposten in die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts einzustellen und damit im Rahmen des Anspruchs des Geschädigten auf Naturalrestitution ersatzfähig.

**§ Bundesgerichtshof
Urteil vom 23.5.2017
Aktenzeichen VI ZR 9/17**

Beförderungspflicht auch bei Vorbestellungen

1. Die Beförderungspflicht für Taxenunternehmer gilt nur für bereitgehaltene Fahrzeuge, wobei ein Bereithalten nicht nur das Warten eines Taxis am Taxenstand darstellt, sondern auch ggf. durch die telefonische Entgegennahme von Beförderungswünschen am Betriebsitz des Unternehmers begründet werden kann. Die Entgegennahme von Vorbestellungen ist ein solcher die Betriebspflicht begründender Fall.

2. Es obliegt den Landesregierungen bzw. den durch sie ermächtigten Behörden, die Betriebspflicht der Taxenunternehmer zu konkretisieren und so dafür Sorge zu tragen, dass die Taxenunternehmer ihrer Aufgabenstellung als notwendige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs gerecht werden.

**§ Oberlandesgericht Celle
Beschluss vom 31.5.2017
Aktenzeichen 2 Ss (OWi) 60/17**

UBER Black zunächst beim BGH und nun beim EuGH

Die Verwendung der der App „UBER Black“ verstößt gegen die PBefG-Bestimmung, dass mit Mietwagen nur Fahraufträge ausgeführt werden dürfen, die zuvor am Betriebsitz des Unternehmens eingegangen sind. Dagegen konnten Fahrgäste mithilfe der Uber-App den Fahrern von Taxen unmittelbar Fahraufträge erteilen. § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG ist gegenüber den Mietwagenunternehmen und Uber eine verfassungsrechtlich unbedenkliche Berufsausübungsregelung. Sie ist zum Schutz des Taxiverkehrs gerechtfertigt, für den feste Beförderungstarife und Kontrahierungszwang gelten. Für die Wettbewerbsverstöße der mit ihr kooperierenden Mietwagenunternehmer und der Fahrer haftet Uber als Teilnehmerin.



Bedenken gegen ein Verbot könnten sich allerdings aus den Vorschriften der Europäischen Union zur Dienstleistungsfreiheit ergeben. Diese Bestimmungen finden aber keine Anwendung auf Verkehrsdienstleistungen. Zu der für die gesamte Union einheitlich zu beantwortenden Frage, ob die Vermittlungstätigkeit der Beklagten in ihrer konkreten Ausgestaltung eine Verkehrs-

dienstleistung darstellt, besteht noch keine Rechtsprechung des EuGH. Da sich diese Frage nicht ohne weiteres beantworten lässt, hat der BGH dem EuGH die Frage vorgelegt, ob der Dienst der Beklagten eine Verkehrsdienstleistung ist.

**§ Bundesgerichtshof
EuGH-Vorlage vom 18.5.2017
Aktenzeichen I ZR 3/16**

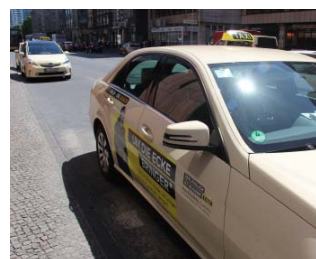
Gutachtenanordnung muss sauber formuliert sein

Eine Gutachtenanordnung der Verkehrsbehörde enthält eine unverhältnismäßige Fragestellung, wenn in ihr eine Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verlangt wird, obwohl nur Zweifel an der charakterlichen Eignung bestehen. Die Teilnahme des

Taxifahrers mit einem privaten Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr außerhalb der Fahrgastbeförderung unter unzulässig hohem Alkoholeinfluss gibt grundsätzlich nur Anlass, untersuchen zu lassen, ob zu erwarten ist, dass Inhaber der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung unter unzulässig

hohem Alkoholeinfluss auch Fahrgäste mit einem Taxi oder Mietwagen befördert, oder ob er – insoweit – über das erforderliche Trennungsvermögen bzw. die erforderliche Trennungsbereitschaft verfügt.

**§ Verwaltungsgerichtshof Bayern
Beschluss vom 30.5.2017
Aktenzeichen I CS 17.274**



Auch aus der Berufsausübungsfreiheit nach Art. 12 GG lässt sich herleiten, dass

Pflicht zur Einrichtung von Taxistandplätzen

in einer größeren Gemeinde überhaupt Taxistandplätze eingerichtet werden, all die weil damit die Taxiunternehmer ihrer Betriebspflicht nach § 21 PBefG nicht nur vom Betriebsitz, sondern

auch von einem Taxistandplatz aus nachkommen können, so wie es das Gesetz in § 47 PBefG vorsieht.

**§ Verwaltungsgerichtshof Bayern
Beschluss vom 23.3.2017
Aktenzeichen 11 ZB 16.1828**

Michael Müller auf dem Zukunftskongress des BZP in Berlin: „Wir sind längst digital“!

Verkehrsexperten der im Bundestag vertretenen Parteien plädieren für PBefG-Modernisierung mit Augenmaß

Tüxen/BZP



BZP-Präsident Michael Müller

Zuerst die Fakten: Über 200 Gäste und Diskussionsteilnehmer waren am 21. Juni nach Berlin gekommen. Auf dem Podium zwei Gesprächsrunden – zunächst mit einer Bestandsaufnahme zum Gewerbe, danach Tacheles mit Verkehrspolitikern. Anwesenden Journalisten fiel auf: Die FDP fehlt. Stimmt, denn es diskutierten die im Bundestag vertretenen Parteien. Durchaus kontrovers, allerdings in einem Punkt einig: Wenn das Personenbeförderungsgesetz geändert werden soll – und einiges spricht aus Sicht der Runde dafür – dann mit Augenmaß.

Gewerbe heute Zwei Einstiegsfilme gab es zur Einstimmung. Hinweis für alle diejenigen, die nicht in Berlin sein konnten: Die Videos gibt es zusammen mit Zusammenfassungen zur Diskussion auch bei Facebook, Youtube und www.bzp.org. Die Berliner Taxiunternehmerin Sabine Ernst erzählte anschaulich, was sich seit ihrem Berufseinstieg vor annähernd zwanzig Jahren alles geändert hat.



Aufmerksame Zuhörer und viele Fragen beim Zukunftskongress des BZP in Berlin

Vorbei die Zeiten, da Aufträge analog zum Wagen kamen. Der digitale Datenfunk hat das Taxi revolutioniert. Aber: Es gibt eben noch „die gute alte Vermittlung“. Eine Form von Service, den die Kunden auch besonders schätzen – die persönliche Beziehung ist einfach viel wert. Staunen im Saal, als BZP-Vizepräsident Hermann Waldner schilderte, dass in Berlin rund 70 Prozent der Aufträge via Telefon angenommen werden. Und nicht nur das: Selbst gestresste Manager, von denen man sicher glauben würde, dass sie auf dem neuesten Smartphone selbstverständlich per App bestellen, nutzen gern den telefonischen Service. Simple Begründung: Die Bestellung ist oft schneller als per App. Unterstützung vom Dritten

im Bunde der ersten Diskussionsrunde: Thomas Sell von der Deutschen Telekom sieht beim Taxigewerbe einen hohen Grad der Digitalisierung. Und das Gewerbe geht mit den gesammelten Daten sehr sorgsam um. Heute möchte jeder Milchhersteller gern wissen, wer seinen Joghurt aus dem Regal nimmt.

Bewegungsprofile werden mit Erkenntnissen aus sozialen Netzwerken verknüpft. Entsprechende Daten sind zur wichtigen Ware geworden. Dagegen wird Datenschutz, so Sell, im Taxi-Gewerbe groß geschrieben. Angaben werden kurzfristig für das interne Qualitätsmanagement genutzt und dann gelöscht.

Zukunft der Personenbeförderung: Wohin fährt das Taxi? Die zweite Runde des Zukunftsforum widmete sich der Politik und war überschrieben mit „Zukunft Taxi - politische Gestaltung der Personenbeförderung“. Der BZP hatte lange im Vorfeld den Verkehrspolitikern des Bundestages einen Fragenkatalog übermittelt. Schließlich will die Branche wissen, wen sie wählt – und

sich an den aus den Antworten resultierenden Wahlprüfsteinen ein Bild machen. Nicht alle Parteien hatten bis zum Stichtag geantwortet, manche Wahlprogramme waren auch kurzfristig erst auf den Parteitagen verabschiedet worden.

Bei einem Punkt waren sich Michael Donth (CDU), Kirsten Lühmann (SPD), Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen) und Sabine Leidig (Linke) weitgehend einig: An Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht des Taxis sollte nicht gerüttelt werden. Und: Das Taxi ist Teil des ÖPNV. Also muss es auch als solches in einem angepassten Personenbeförderungsgesetz gesehen werden. Und auch in einem anderen Punkt sahen sich die Verkehrsexperten weitgehend einig mit der BZP-Position: Die Grenze zwischen privatem Mitfahren und gewerblicher Beförderung muss rechtlich genau definiert sein. Wenn Geld verdient wird, ist Sharing vorbei.

Unterschiede zwischen Stadt und Land Selten wurde den Menschen in der Uckermark oder der Lüneburger Heide so viel Aufmerksamkeit zuteil wie in diesem Forum. Aber beide Regionen stehen exemplarisch für unterversorgte Gegenden, in denen nachts um ein Uhr am verbliebenen Bahnhof eben kein Taxi auf die Ankommenden aus dem letzten Bus oder Zug wartet. Dabei müsse es auch hier Beförderungen geben. Die könnten auch gefördert werden, wenn das anders nicht zu erreichen sei, hieß es. Wie ein entsprechendes Modell detail-

Gewerbe

●●● **Fortsetzung von Seite 03**

liert aussehen könnte, wird aber erst nach dem 24. September klarer werden.

Förderung von Taxis mit Elektroantrieb Auch in puncto Förderung von E-Taxis war sich die Runde weitgehend einig. „Von

te eine Förderung nicht nur der Anschaffung, sondern auch des gesamten Betriebs nach dem Vorbild Niedersachsens in Spiel: „Ich persönlich kann mich sehr gut mit dem Lebenszeitmodell anfreunden - 70 Prozent Förderung der Mehrkosten sofort

Leidig machte deutlich: „Wir haben von Anfang an gesagt, dass die Förderung der Elektromobilität sich auf den öffentlichen Verkehr konzentrieren muss – und da gehören die Taxis dazu.“ Sie fügte hinzu, bei der Frage der Förderprogramme sei der Rat des Verkehrsgewerbes wichtig: „Aber die Anschaffung der teureren Fahrzeuge und der teureren Betriebskosten soll subventioniert werden!“



Tüxen/BZP

◀ **Angeregte Diskussion mit Kirsten Lühmann (SPD) und Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen)**



► **Über Fraktionsgrenzen hinweg waren sich die Diskutanten einig - das E-Taxi muss gefördert werden**

Tüxen/BZP



Tüxen/BZP



◀ **Verlässlich ist modern - diese Botschaft ging auch vom Zukunftsforum aus**

Tüxen/BZP

selbst wird das nicht kommen, weil es von der Reichweite bis zur Frage der Infrastruktur noch eine Menge zu lösender Themen gibt. Also muss man etwas tun, wenn man diese Fahrzeuge in den Markt kriegen will“, sagte Stephan Kühn. Und Kirsten Lühmann brach-

oder 50 Prozent über die gesamte Lebenszeit des Wagens“. Zustimmung signalisierte auch die Union. „Zugleich muss auch die Steuerfreiheit berücksichtigt werden, die es auch noch gibt. Das ist ebenfalls eine Förderung“, unterstrich Verkehrsexperte Michael Donth. Sabine

Das Fazit von BZP-Präsident Michael Müller fiel am Ende positiv aus: Alle vier Parteien sehen im Taxi einen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge – und er hoffe, dass sich diese Sicht auch nach der Wahl nicht ändert. Das Gewerbe jedenfalls steht zu seiner Dienstleistung und wird sie auch künftig modern und verlässlich erbringen.

+++ Termine +++

» IAA

67. IAA Pkw

14. bis 24. September 2017
Frankfurt/Main
Messe Frankfurt



Wahl zum Deutschen Bundestag

24. September 2017
deutschlandweit



500 Jahre Reformation - erstmals Feiertag überall in Deutschland

31. Oktober 2017



BZP-Herbstanstaltung Mitgliederversammlung

07. November 2017
Jena
Hotel Fair Resort

VERKEHRSMINISTER KONFERENZ

Verkehrsministerkonferenz der 16 Bundesländer tagt in Niedersachsen

09./10. November 2017

Drei Fragen an Michael Müller, Präsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands

BZP-Report: Die Kampagne „Verlässlich ist modern“ ist angelaufen, mittlerweile sieht man auch mehr Wagen mit den Motiven auf den Straßen. Ist das schon alles?

Michael Müller: Keine Frage, wir würden uns auch wünschen, dass noch mehr Fahrzeuge mit der Werbung „Verlässlich ist modern“ unterwegs sind. Denn wir selbst sind unser bester Werbeträger. Aber wir müssen auch anerkennen: In einem demokratischen Verband funktioniert die Umsetzung nicht, wenn man nur einmal mit dem Finger schnipst. Das ist eine Seite der Medaille. In anderen Fällen gibt es langfristige Werbekooperationen, da ist schlichtweg kein Platz für die Kampagne. Und

schließlich gestaltete sich anfangs auch die Produktion und Verteilung nicht ganz so einfach. Aber ich bin sicher, wir sind auf einem guten Weg.

BZP-Report: Im Vorfeld der Bundestagswahl ist der BZP in der Politik aktiv wie seit langem nicht. Was passiert da genau?

Michael Müller: Das stimmt, wir haben eine Fülle von Gesprächsterminen. Die Meinung des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands ist gefragt – und wir wollen auch mitreden. Zum Wohle des Gewerbes. Es gibt eine ganze Reihe von Terminen, deren Inhalt hinter geschlossenen Türen bleibt und bleiben muss. Aber beispielsweise die

Diskussion auf unserem Zukunftsforum und in den Tagen danach zeigen, dass die Arbeit nicht umsonst ist. Wir müssen noch mehr trommeln, um die Säulen des Gewerbes zu erklären. Andere erklären ihre Ziele auch, da müssen wir mithalten.

BZP-Report: Viele Termine, aber im Herbst wird gewählt. Dann sind rund ein Drittel der bisherigen Abgeordneten nicht mehr im Bundestag vertreten. Lohnt sich der Aufwand dennoch?

Michael Müller: Das muss man mit einem klaren JA beantworten. Erstens: Auch wer nicht mehr in den Bundestag gewählt wird, bleibt meist politisch im anderen Rahmen aktiv – auch

da brauchen wir Fürsprecher. Aber zweitens ist noch wichtiger: Wenn im Herbst die Koalitionsverhandlungen beginnen, dann werden sich die künftigen Koalitionäre vermutlich schnell an einen Tisch setzen. Wenn man dann gehört werden will, kann man nicht erst beginnen, die Kontakte zu knüpfen. Und da Änderungen beim Personenbeförderungsgesetz nicht ausgeschlossen sind, um es einmal vorsichtig auszudrücken, brauchen wir viele Kontakte und viele Ansprechpartner, um unsere Sicht deutlich zu machen. Zumal die Farbe der künftigen Koalition noch längst nicht feststeht – schwarz-rot, schwarz-gelb, rot-rot-grün..... Also, der Aufwand lohnt sich.

Andere diskutieren über Vernetzung, wir haben sie!

Es ist heiß in jenen ersten Juni-Tagen in Berlin. Und das liegt nicht nur am Wetter. Es geht um die Zukunft des Nahverkehrs. Ausgangspunkt ist der Evaluierungsbericht der Bundesregierung nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der ADAC hatte dazu zur Diskussion geladen.

Großes Potenzial für den ÖPNV
Laut einer Online-Umfrage in zehn deutschen Großstädten können sich 1,4 Millionen bisherige ÖPNV-Muffel grundsätzlich einen Umstieg vom eigenen Auto vorstellen. Voraussetzungen sind preiswertere Tickets, verständliche Tarifsysteme sowie schnellere und pünktliche Verbindungen. „Der öffentliche Nahverkehr wird individueller, der individuelle Nahverkehr wird öffentlicher“, brachte es Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer



BZP

des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, auf den Punkt. Sharing ist der Trend. Und Christiane Leonhard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer, pflichtete ihm bei und zitierte das Ergebnis einer aktuellen Studie des CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Gebrauchtwagen- und Neuwagenkäufer in Deutschland werden immer älter. Wer sich für einen Gebrauchten entscheidet, ist im Durchschnitt 44,8 Jahre alt. 1995 lag das Alter bei 37,5 Jahren. Neuwagenkäufer sind

mit 52,8 Jahre (1995: 46,1 Jahre) noch älter. Ein Umstieg, weg vom eigenen Wagen, liegt besonders in Ballungsräumen im Trend.

Taxi ist Teil des ÖPNV Spannend wurde es am Rande der Debatte. Denn Uber brachte die alten Argumente ins Spiel, wonach das PBefG Mietwagen die Rückkehrpflicht vorschreibe – was zusätzlichen Verkehr bedeute und deshalb dringend geändert werden müsse. BZP-Präsident Michael Müller konterte energisch. Genau diese Rückkehrpflicht ist deshalb geregelt, weil zusätzlicher

Verkehr auf der Suche nach Fahrgästen die Innenstädte weiter verstopft. Am Beispiel von New York könne man das genau sehen, betonte Müller: „Da ist die Verdichtung des Verkehrs schon so stark, dass der zusätzliche Suchverkehr die Straßen noch weiter belastet.“ Die von Uber versprochene Reduzierung von CO² sei nicht nur nicht eingetreten, sondern die Belastung habe sich dagegen weiter erhöht. Und noch etwas brannte Müller unter den Nägeln: Während die Nahverkehrsunternehmen in Deutschland noch über eine mögliche Vernetzung diskutierten, sei die Taxi-Branche da schon deutlich weiter. „Wir haben das seit 2013. Der Kunde bestellt immer über die gleiche App – egal ob er in Aachen oder Zittau unterwegs ist. Städte- und länderübergreifend für über 62.000 Taxis.“

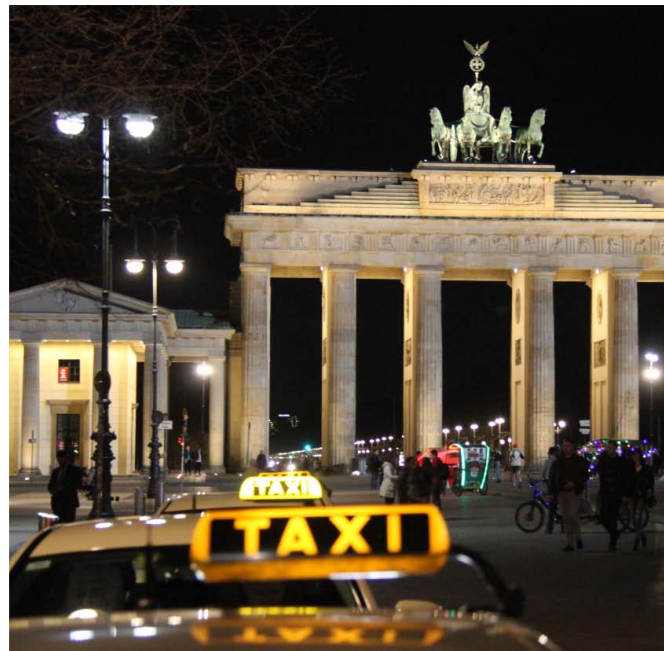
Wer will was?

FDP setzt in ihrem Wahlprogramm auf Stärken der Digitalisierung, Bündnisgrüne wollen Mobilität für alle

Wenige Wochen bis zur Bundestagswahl – die Parteien buhlen um unsere Stimmen. Schlagworte fallen: Stabilität, Wachstum, Gerechtigkeit, Umweltschutz Die Taxi-Branche schaut ganz genau hin und will die Politik beim Wort nehmen. Nun weiß jeder: Wahlkampf ist etwas anderes als die nach dem Urnengang sicher notwendigen Koalitionsverhandlungen. Ob man da das Versprochene auch wirklich durchsetzen kann, steht auf einem anderen Blatt. Einige Positionen zeichnen sich allerdings schon klar ab.

Liberaler wollen modernen Rechtsrahmen für moderne Geschäftsmodelle

Das Wahlprogramm der FDP wurde zuerst beschlossen, darin sprechen sich die Freien Demokraten für einen zeitgemäßen Rechtsrahmen für traditionelle und neue Geschäftsmodelle wie die sogenannte Share-Economy aus. Sie bieten zusätzliche Wahlmöglichkeiten zu traditionellen Produkten und Dienstleistungen, heißt es da. Um das Innovationspotenzial der Share-Economy zu nutzen, werde ein passender Rahmen benötigt, der die Freiheit zur Entwicklung lässt. „Deshalb wollen wir bestehende Regelungen, etwa zur Personenbeförderung (inklusive Taximarkt) oder zur Nutzung von Wohnraum, zeitgemäß gestalten“, heißt es auf Seite 16 des insgesamt mehr als 80 Seiten umfassenden Programms. Daher solle im Personenbeförderungsgesetz vorgesehen werden, dass die Länder den Kommunen oder bestimmten Regionen die Genehmigung von Personenbeförderungsleistungen außerhalb einer Taxi-Konzessionsvergabe gestatten



TÜV/BZP

Die Parteien haben ganz unterschiedliche Vorstellungen, wie die Rahmenbedingungen für die Beförderung künftig aussehen sollen

können: „Künftig ist zudem jedem Antragsteller, der über ein polizeiliches Führungszeugnis ohne einschlägige Verurteilungen sowie über eine Inassenversicherung verfügt, ein Personenbeförderungsschein zu erteilen.“

Personenbeförderungsgesetz sichert nach Ansicht von Bündnis 90/Die Grünen Mobilität für alle

Bei Bündnis 90/Die Grünen steht die Mobilität für alle im Mittelpunkt. Dazu wurde ein wissenschaftliches Gutachten zu Reformen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Auftrag gegeben. Ergebnis: Wenn alle Zugang zur Mobilität haben sollen, muss ein Rechtsrahmen her. Das kann das Personenbeförderungsgesetz leisten. Wenn in der kommenden Legislaturperiode über das Gesetz diskutiert wird – und es scheint derzeit unausweichlich, dass dies auf die Tagesordnung kommt – dann wollen die Bündnisgrünen dieses Gutach-

ten als Diskussionsgrundlage für anstehende Reformen nutzen. Zwei Punkte werden dabei herausgestellt. Erstens gibt es keinen Zwang, das PBefG zu ändern. Und zum zweiten: Wenn man einzelne Teile des Gesetzes lockert, könnte der gesamte Rahmen an Stabilität verlieren. Ein Beispiel: Wird die Rückkehrpflicht von Mietwagen abgeschafft, dann steht die gesamte Taxi-Branche auf der Kippe. Das könne nicht im öffentlichen Interesse sein. Eine Herausforderung bleibt die Organisation der Mobilität im ländlichen Raum. Denn hier wird auch in der Zukunft die Finanzierung schwierig bleiben.

Linkspartei will „regulierten Taxibetrieb“

Mit einem insgesamt 136 Seiten umfassenden Wahlprogramm geht die Linke schon mal sehr ins Detail. Allerdings: Der Begriff vom „regulierten Taxibetrieb“ muss dann noch mit Leben erfüllt werden. Da heißt es genau:

„Statt Profite für Uber & Co. wollen wir den regulierten Taxibetrieb als Teil des öffentlichen Verkehrs.“ Generell wollen die Linken den ÖPNV flächendeckend und barrierefrei ausbauen – mit Mitteln vom Bund und einer Nahverkehrsabgabe für Unternehmen. Der Flickenteppich der Verkehrsverbände soll überwunden werden und Nahverkehrsunternehmen sollen kommunal und demokratisch kontrolliert sein.

Bei anderen Parteien wurden die Taxis und Mietwagen nicht so deutlich in den Programmen erwähnt. Beispielsweise betont die SPD nur „soziale Innovationen“ bei neuer Technologie. „Um in der Stadt und auf dem Land die eigenen Wege über alle Verkehrsträger hinweg einfach und unkompliziert planen, buchen und bezahlen zu können, wollen wir eine digitale Mobilitätsplattform einführen“. Wie sich die Genossen dies konkret vorstellen, ist bislang noch offen. Die Union will die Potenziale der Digitalisierung auch im Verkehrssektor nutzen – unter anderem durch die intelligente Vernetzung verschiedener Verkehrsangebote und die Shared Mobility. Interessant ist die Passage: „Wir wollen die Elektromobilität vor allem in den Städten deutlich ausbauen. Nach dem Vorbild des Street-Scooters der Deutschen Post wollen wir die Umrüstung der Fuhrparks von Behörden, Handwerksbetrieben und Taxiunternehmen, von Bussen und Bahnen energisch vorantreiben und fördern. Dadurch erreichen wir diejenigen Fahrzeuge mit einer besonders großen Fahrleistung und reduzieren dadurch den Schadstoffausstoß überproportional.“

Ergänzen Ridesharing-Dienste die Mobilität?

Oder werden sie zur Bedrohung für die Taxi-Branche?



Das BZP-Präsidium und die Führungsspitze von CleverShuttle nach dem intensiven Meinungsaustausch in Berlin

„Wenn zwei das gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe!“, soll der römische Dichter Terentius Afer lange vor Beginn unserer Zeitrechnung gesagt haben. Anders und moderner gesagt: Wo unterscheiden sich die neuen Ridesharing-Dienste von der Taxi-Branche? Gibt es möglicherweise Ergänzungen? Die BZP-Spitze traf sich dazu

in Berlin mit Clever Shuttle. Abtasten auf hohem Niveau.

Konsequent grün Logisch: Wenn man sich das erste Mal trifft, dann gibt es mehr Fragen als Antworten. Und gleich vorweg die Erkenntnis, dass man sich gegenseitig kaum Kunden streitig macht. Die junge Zielgruppe lehnt oft aus Kosten-

gründen ein Taxi ab, sondern teilt es lieber mit unbekanntem Mitfahrern. Zum zweiten ist der Dienst nur in den Zentren der Städte nachmittags sowie abends und nicht rund um die Uhr verfügbar. Und zum dritten ist der Dienst nicht vorab buchbar. Im Gegensatz zum Taxi – da ist es kein Problem, wenn man in München in den Zug steigt und sich am Zielort einen Wagen vorbestellt. Und schließlich besteht die kleine Flotte derzeit nur aus E-Autos, auch damit sind Reichweite und Einsatz begrenzt.

Gemeinsamkeiten mit der Taxi-Branche Ulrich König, der sich für die Deutsche Bahn bei Clever Shuttle engagiert, erklärt: Die Bahn wolle Reiseketten weiter erschließen - bis hin zur Tür-zu-Tür-Beförderung. Daraufhin erntete er Kopfschütteln. Denn: An allen Bahn-

höfen in Deutschland gibt es einen Taxi-Stand. „Und wir sind rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr verfügbar, nicht nur zu bestimmten Zeiten und in bestimmten Fahrgebieten“, machte der BZP deutlich. Zudem sei für Clever Shuttle schwer einzuschätzen, wo die Obergrenze für das Angebot liege. „In einer Stadt wie Berlin vielleicht bei 100 Fahrzeugen, in kleineren Städten weniger“, gab sich der Jan Hofmann, COO und Mitgründer, zurückhaltend. Damit sei ohnehin keine flächendeckende Taxi-Konkurrenz zu stemmen.

Das Fazit der zweistündigen Runde: Bei allen Unterschieden – es lohnt sich, im Gespräch zu bleiben. Beispielsweise wenn es um die Reform des Personenbeförderungsgesetzes geht. Dabei gebe es durchaus gemeinsame Ansatzpunkte.

Inklusionstaxi – ein wichtiges Thema für das Gewerbe

Am 29. Juni 2017 fand vor dem Berliner Hauptbahnhof auf dem Washingtonplatz auf Einladung des Sozialverbands Deutschland (SoVD) der Startschuss für Inklusionstaxis (Inklusion bedeutet, eine Gesellschaft zu gestalten, in der jeder Mensch akzeptiert wird sowie gleichberechtigt und selbstbestimmt an dieser teilhaben kann) statt. Die Testtaxis, fünf umgerüstete VW Caddys, bieten in den nächsten Wochen und Monaten Gelegenheit ein barrierefreies Taxiangebot zu erproben, Erfahrungen zu sammeln sowie Verbesserungen in Ausstattung sowie Servicequalität zu entwickeln und sind für die darauf angewiesenen Menschen mit Behinderungen

ein wichtiges Signal für eine barrierefreie Zukunft. Der die Initiative unterstützende Berliner Senat wurde durch die Sozialsenatorin Elke Breitenbach (die Linke) und die Verkehrsministerin Regine Günther (parteilos) vertreten. Die Senatorinnen legten in ihren Ansprachen die nächsten Handlungsschritte ihrer Verwaltung dar und testeten im Anschluss die Fahrzeuge. Berlin hat sich zum Ziel gesetzt, Barrierefreiheit im Taxigewerbe zu erreichen und für eine erforderliche Zahl von Fahrzeugen Fördermittel für die Umbaukosten bereit zu stellen. Joachim Flämig von VW Nutzfahrzeuge stellte das Engagement seines Hauses hervor, mit relativ kur-



Es war eine „leider verregnete Vorstellung“ in Berlin

zen Entscheidungszeiten dieses Projekt zu unterstützen. Auch die Taxiinnung Berlin stellt sich der Aufgabe, Inklusionstaxis baldigst und in adäquater An-

zahl einzuführen und hat mit dem SoVD eine Vereinbarung vorverhandelt, die die Grundlage für diese Entwicklung werden könnte.

Bewegung bei Überwachungskameras: Nach Niedersachsen hält auch Bayern die Aufzeichnung für „grundsätzlich denkbar“

In der Straßenbahn, auf vielen Bahnhöfen oder auch auf öffentlichen Plätzen laufen Videokameras. Aber dort, wo der Einzelne einem möglichen Täter allein ausgeliefert ist – im Taxi – da war die Aufzeichnung bislang tabu. Einzige Ausnahme war mit einer Sonderregelung Bremen. Doch nun kommt Bewegung in die Sache.

Welche Bundesländer sind die nächsten? Das „Dorf der Unbeugsamen“ war Hannover. „Hallo Taxi 3811“ wagte im Herbst vergangenen Jahres den Vorstoß. „Das Mehr an Sicherheit für Fahrerinnen, Fahrer und Fahrgäste ist auf große Zustimmung in der Bevölkerung gestoßen“, sagt Geschäftsführer Sven-Marcus Fürst über die Resonanz. Nun könnte Bayern folgen: Das geht aus der Antwort des Bayerischen Landesamts für Datenschutzaufsicht in Ansbach auf die Anfrage eines Taxiunternehmers aus Nürnberg hervor. Demnach haben die bayerischen Datenschützer mitgeteilt, dass sie das Überfallschutzsystem wie in Hannover auch in Bayern für „grundsätzlich denkbar“ halten.

Grundlagen der Videotechnik
Zwar kann nicht jeder die nächstbeste Kamera aus dem Elektronikmarkt in sein Auto einbauen und munter drauflos filmen. Videoüberwachung zu Verhaltenskontrollen der Fah-



Blick in ein Taxi im schottischen Edinburgh - natürlich mit Überwachungskamera

rer ist ohnehin tabu. Auch ein Betriebsrat wäre vor dem Einbau grundsätzlich mitbestimmungspflichtig. Generell tun sich die Datenschützer auch mit Bewegtbildern schwer. Aber der Kompromiss aus Hannover ist auch in Bayern möglich. Demnach werden in den ersten zwei Minuten der Fahrt bis zu zwölf Fotos des Fahrgastinnenraums aufgenommen. Die Bilder werden verschlüsselt gespeichert und nach rund zwei Stunden automatisch gelöscht, wenn sie nicht für weitere Ermittlungen benötigt werden. Die Fahrgäste werden mittels Aufkleber am Wagen und Bild auf dem Monitor darüber informiert.

BZP fordert Kameraeinsatz auch in anderen Bundesländern Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband plädiert schon lange für den Einsatz von Überfallschutzkameras in Taxis. „Wenn in Bussen und Bahnen die Kameras laufen dürfen, dann sind aufgeschnittene Sitze in Bussen und Bahnen offen-

bar mehr Wert als das Leben eines Taxifahrers“, wird BZP-Präsident

Michael Müller in seinen Gesprächen mit Politikern nicht müde zu betonen. Die Statistik spricht eine deutliche Sprache. Dort, wo Täter damit rechnen müssen, aufgrund von Bildern schnell identifiziert und gefasst zu werden, sinkt auch die Zahl der Überfälle. Ein Beispiel aus dem europäischen Ausland. Im schottischen Edinburgh ist die Kamera gut sichtbar im Innenraum, die Kollegen hinterm Lenkrad möchten darauf auch nicht verzichten.....

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

Die Spender im Mai/Juni 2017

Alexandra und Ricardo Eismann	Christoph Mensch
IsarFunk GmbH & Co. KG, München	Pantelis Kefalianakis
Taxiunternehmen Ali Karaalp, München	Tobias Sandkühler
Bamberger Taxigenossenschaft eG	Karin Martens
Rudolf Lesny	Jerzy Bielecki
Daimler AG	

Spenden anlässlich des Trauerfalls Rolf Heissenbüttel am 22.05.2017

Wolfgang Frielitz, Taxiunternehmen Bremen	Georg Otten
Hans-Joachim Hergowitsch	Heiner Twachtmann
Hans Jörg und Renate Buschhaus	Bärbel Janssen
Oliver Wöbbeking	Michael Trentweber

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

**Taxistiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG
IBAN: DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC: FFBDFE33**

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die Taxistiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben: **Zuwendung zum Stiftungskapital der Taxistiftung Deutschland**

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

ZITAT

So kann man's auch sehen

„Hochmut ist der zur Schau getragene Stolz. Echter Stolz verbirgt sich.“ sprach gut Ernst Hohenemser, in Mannheim von 1870 - 1954 lebend. Hohenemser studierte Jura, Philosophie und Kunstgeschichte und promovierte 1899 in Heidelberg zur Philosophie von Gottfried Wilhelm Leibniz. 1918 veröffentlichte er eine umfangreiche Sammlung von Aphorismen, aus der auch dieses Zitat stammt.