



**Taxi Driving Innovation:**  
**Zwischen Disruption und Ordnung**  
 am 25. November 2020 von 10:00 – 16:30 Uhr

Zum tieferen Einstieg in die hier angerissenen Themen scannen Sie bitte den jeweiligen QR-Code mit einer geeigneten Smartphone-App.

# ZWISCHEN **DISRUPTION** **UND ORDNUNG**

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen befasst sich intensiv mit der Zukunft der Branche. Das November-Webinar der Taxi Driving Innovation (TDI) war themenreich – und digital. Wir reißen die Inhalte an.

**D**as lateinische Wort *disrumpere* steht für zerreißen, zerbrechen, zerschlagen, platzen. Das drastische Wort *Disruption* wurde vom Bundesverband Taxi und Mietwagen für das Motto der TDI gewählt, um deutlich klarzumachen, was derzeit weltweit mit dem Taxigewerbe geschieht.

Zum ersten Themenblock „Uber & Co.: Neue Mobilität statt gute Arbeit?“ wurden die Erkenntnisse der amerikanischen Gesellschaftswissenschaftlerin Alex Rosenblat vorgestellt, die hunderte Uber-Fahrer interviewt hat. Anstelle eines Vorgesetzten gibt im Uber-Auto ein „allwissendes“ Smartphone Rückmeldungen über Fahrstil, Bremsgewohnheiten, abgelehnte Aufträge oder Bewertungen und veranlasst ggf. einen Ausschluss von der Vermittlung, also faktisch für die Entlassung.

Rosenblat erläuterte Hintergründe von Ubers rechtlich fragwürdiges Verhalten, warum man so tut, als wären die Fahrer unabhängige Auftragnehmer und wie man sich mit gezielten Falschaussagen Zuspruch verschaffe. Entgegen schöner Versprechen verloren Uber-Fahrer in den USA massenhaft Haus und Job.

Im Anschluss diskutierten Mira Ball, Verkehrsexpertin der Gewerkschaft ver.di, Johanna Reinhardt, Projektmanagerin Innovation / Urbane Mobilität des Fahrdienstes Clever Shuttle und Herwig Kollar, Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e. V., über das Thema.



Alex Rosenblat,  
 US-amerikanische  
 Gesellschaftswissenschaftlerin

Mira Ball kritisierte, es sei unklar, wie Sozialstandards in der Gig-Economy genau aussehen könnten. Konkrete Vorgaben der Kommunen könnten von den Plattformbetreibern als solche nicht erkannt werden oder aber man kalkuliere Verstöße und Sanktionen bewusst ein. Im Taxi und im Mietwagen müsse auch die Arbeitszeit ohne Fahrgast vollumfänglich vergütet werden. Man müsse daher alle techni-

schen Möglichkeiten zur genauen Erfassung nutzen.

Rechtsanwalt Herwig Kollar verwies darauf, dass für Uber-Fahrer in den USA nur die 59 Prozent Zeit mit Fahrgast entlohnt wird – was in der Öffentlichkeit verschwiegen werde: Angeblich bezahle man oberhalb des gesetzlichen Stundenlohns. Solche bewusst gestreuten Falschinformationen hätten in Kalifornien dazu geführt, dass eine staatliche Regelung, welche Bedienstete der GIG-Economy als Arbeitnehmer definiert hatte, nun wieder verwässert wurde.

Johanna Reinhardt positionierte ihre Sharing-Plattform „CleverShuttle“ als Konzept mit festangestellten Fahrern und ging darüber hinweg, dass der Hauptgeldgeber Deutsche Bahn in der Corona-Hochphase den Dienst in zahlreichen Großstädten aufgrund der massiven Verluste wieder eingestellt hatte. Hätte die DB die Gelder in das Taxigewerbe investiert, wären auch hier technische Entwicklungen leichter umzusetzen gewesen.

So aber sei das Taxigewerbe gezwungen, alle Investitionen aus eigener Kraft zu tätigen, so Kollar. Er kritisierte die Aufsichts-

behörden: Geltendes Recht nicht durchzusetzen aus Angst, man könnte dafür von Uber & Co. verklagt werden, bezeichnete Kollar als „erbärmliches Versagen“.

**MEHR MOBILITÄT ODER MEHR VERKEHR?**

Ein Interview mit dem prominenten amerikanischen Verkehrsexperten Bruce Schaller, bekannt für seine Studie „The New Automobility“, leitete den zweiten Themenblock ein. Schaller belegte, dass Uber, Lyft & Co. allein in Boston, Chicago, Los Angeles, Miami, New York, Philadelphia, San Francisco, Seattle und Washington DC für rund zehn Milliarden zusätzlich gefahrene Kilometer verantwortlich sind – eine enorme Luftbelastung. Er konnte beobachten, dass Uber und Lyft häufig nicht anstelle des eigenen Autos, sondern als Alternative zum ÖPNV genutzt wurden.



Bruce Schaller, US-amerikanischer Verkehrsexperte

Mit Blick auf den amerikanischen Markt empfiehlt Schaller, die Regulierung der Personenbeförderer den Kommunen zu überlassen und Taxi und Mietwagen bei gleichen Rechten und Pflichten auf eine Ebene zu stellen. Zudem müssten sogenannte Trip Fees eingeführt werden, Gebühren, die in den Ausbau des ÖPNV zurückfließen. Zudem sei der Wettbewerb zu reduzieren. Er habe in den USA dazu geführt, dass viel zu viele Fahrzeuge um die Fahrgäste kämpfen.



Es sollten E-Taxis eingesetzt und unnötiges ‚cruisen‘ vermieden werden.

In der anschließenden virtuellen Podiumsdiskussion mit Justyna Wladarz vom Naturschutzbund (NABU) und Hermann Waldner vom Bundesverband Taxi und Mietwagen vertrat Prof. Andreas Knie vom Wissens-

schutzbund (NABU) und Hermann Waldner vom Bundesverband Taxi und Mietwagen vertrat Prof. Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung die Meinung, das Hauptproblem seien die vielen privaten Fahrzeuge, die den öffentlichen Raum okkupieren und die Umwelt belasten. Für Knie ist die allgemeine Diskussion viel zu kleinteilig und jeder neue Mobilitätsdienstleister ein Schritt in die richtige Richtung, wobei eine Marköffnung auch neue Gesetze erfordere.

Für Hermann Waldner muss der taxiähnliche Verkehr durch Mietwagen dringend reguliert werden, da der Wildwuchs zu Problemen für die gesamte Gesellschaft führt, sei es die zusätzliche Umweltbelastung durch herumfahrende Mietwagen, die dadurch verstopften Straßen oder die prekären Arbeitsverhältnisse, welche die Fahrer in das Netz des Sozialstaates treiben. Die bestehenden Regeln aus der Zeit vor dem Internet, z. B. die Rückkehrpflicht, seien nach wie vor wichtig, reichen aber nicht mehr aus. Sollte in Zukunft eine sinnvolle Trennung der beiden Verkehrsarten aufrechterhalten werden, seien zusätzliche Kontrollinstrumente nötig, etwa eine Vorbestellfrist für Mietwagen.

Waldner betonte, einer Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsdienstleistern stehe nichts im Wege, sie werde seit Jahren umgesetzt, etwa mit der BVG. Auch gäbe es beim deutschen Taxigewerbe keinen Technologierückstand; die Bestellung per App funktioniere seit Jahren und die Taxi-Vermittlung habe anders als in den USA eine lange Historie.

Für Justyna Wladarz liegt die Lösung für eine saubere Umwelt nicht allein in der

Technologie. Die neuen Mobilitätsanbieter könnten eine Rolle spielen, allerdings nicht in den

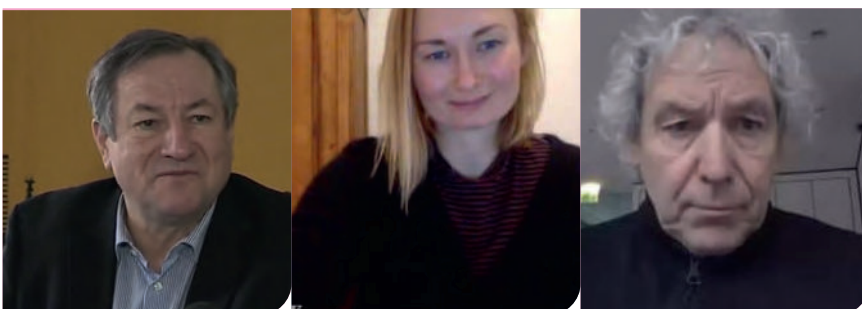


Valerie Lux, Herwig Kollar, Johanna Reinhardt und Mira Ball

Innenstädten. In Deutschland falle die Abkehr vom Verbrennungsmotor schwer, während woanders bereits Ziele gesetzt seien, wann die Innenstädte autofrei beziehungsweise emissionsfrei werden.

**ZUKUNFT TAXI - EMISSIONSFREI & DIGITAL**

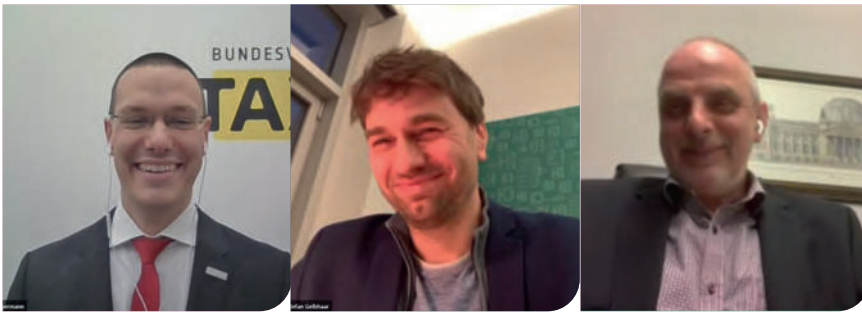
Die Zukunft des Taxigewerbes war Thema des dritten Blocks mit fünf Kurzvorträgen. Der Wiener Funkzentralenchef Christian Holzhauser, Gewerbevertreter in der International Road Transport Union (IRU), Christian Meyer, Key-Account-Manager Deutschen Telekom für die Verbände und Organisationen, Gregor Beiner, vollständig E-mobiler Münchener Unternehmer, Malte Auer von der Hamburger Hochbahn und der für seine harte Linie gegenüber dem Mietwagen-Wildwuchs bekannte Dirk Ritter von der Hamburger Verkehrsbehörde tauschten sich über praktische Anforderungen an das Taxigewerbe der Zukunft aus. Zur Sprache kamen interessante und sehr vielfältige Aspekte betreffs „grüner Mobilität, flächendeckende Versorgung mit Ladesäulen, Inklusion, Verlässlichkeit bezüglich der Investitionen, Festpreise für Bestellfahrten, Wasserstoffantrieb (hier hat die EU nach Holzhausers Ansicht die Zeichen der Zeit verschlafen), Digitalisierung, Datenschatz (Wert und legitime Vermarktungschancen gesammelter Daten), Vernetzung mit verschiedenen Mobilitätsformen, WLAN im ÖPNV einschl. Taxi, verstärkte Kooperation mit dem Linienverkehr, Schnelligkeit bei der Kunden-



Hermann Waldner, Justyna Wladarz, Andreas Knie

FOTOS: privat (1), BVTM





Michael Oppermann, Stefan Gelbhaar, Detlef Müller, Michael Donth



Zum tieferen Einstieg in die hier angerissenen Themen scannen Sie bitte den jeweiligen QR-Code mit einer geeigneten Smartphone-App.

anfahrt (hier sieht Gregor Beiner das Taxi unschlagbar), Kosten für die E-Mobilität (unterscheiden sich nach Beiners Erfahrung ökonomisch nicht mehr von denen der herkömmlichen Technik), Mobilität ohne eigenes Auto, Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsanbieter, Best-Price-Ticketing ... Ritter mahnte an, im Chor der vielen Anbieter müsse das Taxigewerbe mit einer einzigen Stimme zu hören sein, sonst sei es ein schwieriger Partner.

**DER REFERENTENENTWURF ZUR PBefG-NOVELLE**

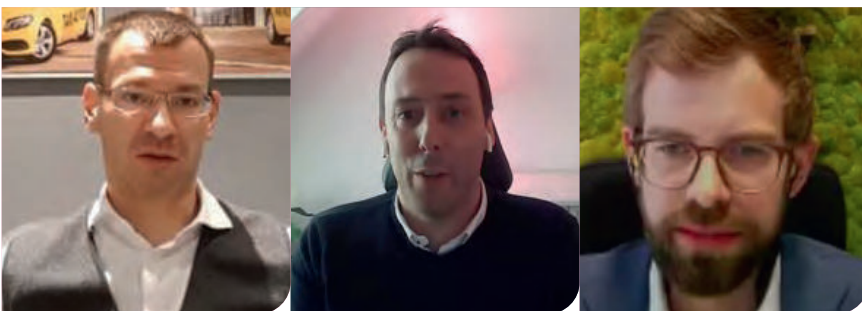
Zum Abschluss kamen wichtige deutsche Verkehrspolitiker zu Wort. Verkehrsminister Andreas Scheuer wandte sich mit einer kurzen Rede direkt an das Taxigewerbe. Anschließend diskutierten die drei PBefG-Experten Michael Donth (CDU), Detlef Müller (SPD) und Stefan Gelbhaar (Bündnis 90/Grüne) sowie Michael Oppermann, der Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen.

Während des knapp einstündigen Talks stand der aktuelle Referentenentwurf zur PBefG-Novelle im Vordergrund, der sich in der Abstimmung mit den Ressorts und den Fraktionen und in der Anhörung

mit den Verbänden befand. Oppermann sieht den jetzigen Entwurf als noch lange nicht fertig und mahnt einen erheblichen Nachsteuerungsbedarf sowohl in der Ausrichtung als auch in der handwerklichen Ausgestaltung an.

Obwohl Podiumsdiskussionen in ähnlichen Konstellationen bereits mehrfach bei Veranstaltungen des Taxigewerbes stattfanden, hatte die hiesige Runde erfrischend aktuelle Aspekte zu bieten, die sowohl aufgrund der Corona-Krise als auch durch die Dynamik der Diskussion über das Personenbeförderungsgesetz alles andere als eine Wiederholung war.

Ein gutes Gespür für die Auswahl versierter Personen bewies der Bundesverband Taxi und Mietwagen nicht nur mit sämtlichen Wissenschaftlern und Gesprächsteilnehmern, sondern auch mit der Diskussionsleiterin: die 29-jährige, bereits viel herumgekommene Fachmoderatorin Valerie Lux („Die erkenntnisreiche Suche nach unterschiedlichen Pro- und Contra-Argumenten zieht sich wie ein roter Faden durch mein Leben“) verlieh der Veranstaltung mit ihrer kompetenten und angenehmen Moderation den letzten Schliff. ■ *ar/sg/rw/jh*



Christian Holzhauser, Christian Meyer, Gregor Beiner, Malte Auer, Dirk Ritter



FOTOS: BV/TM

**IMPRESSUM**

**Verlag**

taxi-times Verlags GmbH  
Persiusstr. 7  
10245 Berlin, Deutschland  
Telefon: +49 (0)30 / 55 57 92 67-0  
E-Mail: info@taxi-times.com  
Internet: www.taxi-times.com

**Geschäftsführer und V. i. S. d. P.**

Jürgen Hartmann (jh)

**Bankverbindung**

Stadtsparkasse München  
IBAN: DE89701500001003173828  
BIC: SSKMDEMM  
UST-ID: DE293535109  
Handelsregister: Amtsgericht München  
HRB 209524

**Redaktion (tt)**

Axel Rühle (ar), Jürgen Hartmann (jh),  
Stephan Berndt (sb)  
E-Mail: tt-berlin@taxi-times.taxi

**Mitarbeiter dieser Ausgabe**

Florian Bachmann (fb), Simon Günnewig (sg),  
Daniel Herbst (dh), Rumen Milkow (rm),  
Hayrettin „Simi“ Şimşek (hs), Remmer Witte (rw)

**Grafik & Layout**

Stanislav Statsenko, layout@inversi-design.de

**Anzeigen und Vertrieb**

anzeigen@taxi-times.com  
Telefon: +49 (0)30 / 55 57 92 67-0

**Druck**

Silber Druck oHG,  
Otto-Hahn-Straße 25  
D-34253 Lohfelden

Erscheinungsweise: 4 x pro Jahr

Heftpreis: 3,50 €  
(inkl. MwSt und Versand)  
ISSN-Nr.: 2367-3842

**Weitere Verlagsmagazine:**

Taxi Times DACH, Taxi Times München  
Die Taxi Berlin TZB GmbH bekommt in Taxi Times Berlin eigens gekennzeichnete Mitteilungsseiten, für deren Inhalte die Genannte im Sinne des Presserechtes selbst verantwortlich ist.  
Veröffentlichung gemäß § 7a Berliner Pressegesetzes bzw. § 8, Absatz 3 des Bayerischen Pressegesetzes.  
Gesellschafter (100 %) der taxi-times Verlags GmbH, Berlin, ist Jürgen Hartmann.