



In den letzten Jahren hat das Taxigewerbe gezeigt, dass es gemeinsam deutlich auf sich aufmerksam machen kann und Unrecht nicht kampflos hinnimmt. So wurde bei der PBefG-Novelle Schlimmeres verhindert.



Hermann Waldner, Geschäftsführer von Taxi Berlin und Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e. V. (BVTM)

FÜR DAS TAXIGEWERBE ZU KÄMPFEN, ZAHLT SICH AUS

Hermann Waldner bezeichnet in einem persönlichen Statement Erfolge, die das Taxigewerbe gegenüber der Politik und in der Corona-Krise errungen hat, als ermutigende Schritte, die zum Weiterkämpfen anspornen müssen.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

als der Milliardenkonzern Uber zum Angriff auf das Taxigewerbe ansetzte, befürchteten viele, das sei das Todesurteil für ein mittelständisches Gewerbe, das weder über große Vermögensrücklagen verfügt noch über eine Lobby, geschweige denn über eine übergeordnete Entscheidungsinstanz. Unsere Branche ist eine Gemeinschaft aus Tausenden von Einzelkämpfern, kleinen und mittelgroßen Betrieben. Sein eigener Chef zu sein oder zumindest nicht mehrere Hierarchiestufen über sich zu haben, ist für viele in unserem Gewerbe ein entscheidendes Stück Lebensqualität.

Als wir gegen Uber aufstehen mussten, stand das Gewerbe zusammen, und wir konnten zeigen, dass auch viele Einzelne

gemeinsam etwas bewegen können, wenn sie an einem Strang ziehen. Viele im Taxigewerbe sind Verbänden und Zentralen angeschlossen, und Zentralen und Verbände wiederum sind gemeinsam im Bundesverband sowie in Gemeinschaften wie taxi.eu oder Taxi Deutschland organisiert.

«Es ist provinziell, dass am Flughafen oft die Fahrgäste schlangestehen, weil leere Taxen vorbeifahren müssen und nicht laden dürfen.»

So kann das Gewerbe in wichtigen Dingen mit einer Stimme sprechen. Das tat es auf Bundesebene, als es galt, die Daseinsvorsorge gegen die Kahlschlagpolitik von Andreas Scheuer und anderen Uber-Freunden zu verteidigen. Das tut es häufig auch auf Landesebene, wenn es zum Beispiel in

Berlin mit dem Senat über nötige Änderungen des Taxitarifs berät.

Auch bei der Flughafen-Problematik hätte das Berliner Gewerbe sich von der Verkehrsverwaltung eine bessere Zusammenarbeit gewünscht, wurde aber mehr als einmal vor vollendete Tatsachen gestellt.

Auf ein effektives Durchgreifen gegen illegal arbeitende Mietwagenfirmen durch Verkehrs-, Finanz- und Innenverwaltung mussten wir viel zu lange warten. Es macht aber Hoffnung, dass seit diesem Jahr erste konkretere Maßnahmen im LABO Wirkung zeigen.

Andere Dinge funktionieren dagegen von vornherein sehr erfreulich, wie etwa die Hunderttausenden von Impf-Fahrten in diesem Jahr, die für viele Unternehmer und Fahrer mindestens ein Strohhalme waren. Gerne hätten wir als Taxigewerbe

nicht nur Impflinge, sondern auch medizinisches Personal gefahren, um zur Bewältigung der Corona-Krise beizutragen. Leider wird Corona derzeit schon wieder zum Problem, das andere Themen in den Hintergrund stellt. Doch auch diesmal werden wir deutlich darauf aufmerksam machen, dass wir bereit und in der Lage sind, einen kostbaren Beitrag zu leisten – wenn man uns nur lässt. Unsere Branche jedenfalls ist gewappnet.

Wo man uns bekanntlich noch immer nicht lässt: Am Hauptstadtflughafen. Er sorgt schon wieder international für Negativschlagzeilen und ruiniert den Ruf Berlins und

der ganzen Region – aus mehreren Gründen, vor allem aber wegen der nicht funktionierenden Bedienung mit Taxen.

Die Situation ist provinziell. Nahezu jeder hat begriffen, wie wichtig der Klimaschutz ist, nur am Flughafen Berlin/Brandenburg werden 95 Prozent der Taxen, die ausladen, leer zurückgeschickt, selbst, wenn die Kunden schlangestehen. Schwer vorstellbar, dass irgendjemand das für vernünftig hält.

Mit 600 Taxen kann die Bedienung nicht funktionieren. Ich fordere weiterhin, dass mindestens 2.000 Taxen in Schönefeld ladeberechtigt werden, noch besser wären einfach alle aus Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald, so wie es nun auch als Ziel im Koalitionsvertrag der künftigen Berliner Landesregierung formuliert worden ist. Aber dazu müsste der LDS-Landrat seine Blockadehaltung aufgeben. Da eine Bereitschaft dazu bislang nicht zu erkennen ist, wäre ein Eingreifen des brandenburgischen Infrastrukturministers wünschenswert. Auch sollte ein gemeinsamer Tarif möglich sein. Die vom Senat und vom Landratsamt geplante gemeinsame Flughafen-Tarifstufe ist dafür ein guter Anfang. Der Weisheit letzter Schluss ist sie nicht.

Das Gewerbe muss von Regine Günthers Nachfolger einfordern, wieder mit in Verhandlungen einbezogen zu werden. Die jüngsten Treffen zwischen dem LABO und den Berliner Verbänden, bei denen über den künftigen Berliner Taxitarif gesprochen wird, sind ein guter Weg. Der Senat zeigt damit zudem, dass er die neuen Möglichkeiten, die das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bietet, als Herausforderung annimmt.

Dieses Angebot muss das Gewerbe dafür nutzen, sich für Festpreise starkzumachen. Eine der wichtigsten Neuerungen

im Personenbeförderungsgesetz ist die Möglichkeit der Genehmigungsbehörden, Tarifkorridore festzusetzen. Ich halte es in Berlin grundsätzlich für machbar, innerhalb eines solchen Tarifkorridors Festpreise für alle Fahrten von A nach B festzulegen. Auch Experten wie der Rechtsanwalt und Präsident des Bundesverbands Taxi und Mietwagen, Herwig Kollar, sehen das so.

Warum sind Festpreise für das Taxigewerbe wünschenswert? Es gibt drei

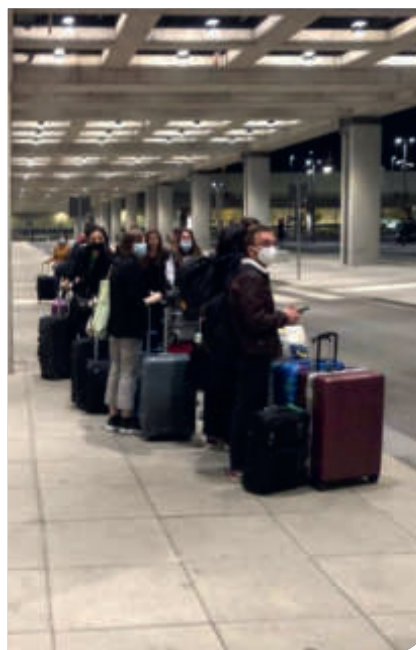
Gründe, die ganz stark dafür sprechen. Der erste ist denkbar einfach: Die Mehrheit der Fahrgäste wünscht sich Festpreise, laut Umfragen rund 70 Prozent. Damit hängt der

zweite Grund zusammen: Unsere unseriöse Konkurrenz, die Mietwagenpartner von Uber, Bolt, Free Now usw., geben ihre Fahrpreise im Voraus an. Das ist aus Sicht der Fahrgäste ein Vorteil. Wer den Fahrpreis vorher weiß, hat keine böse Überraschung zu befürchten. Dieser Wettbewerbsnachteil des Taxigewerbes kann mit Festpreisen abgeschafft werden.

Das ist auch wichtig im Zusammenhang mit Grund Nummer drei: Wer auf dem Verkehrsmarkt der Zukunft bestehen will, muss sogenannte Reiseketten anbieten, also komplette Wege von A nach B mit mehreren Verkehrsmitteln, die exakt aufeinander abgestimmt sind, und für die ganze Reise wird ein Gesamtpreis berechnet: Beispiel: Ein Manager aus der Nähe von Wolfsburg reist von zu Hause zu einem Geschäftstermin nach Mailand. Dazu lässt er sich von einem Taxi zum Bahnhof fahren, fährt mit einem ICE nach Berlin, mit einem weiteren Taxi nach Schönefeld, fliegt zum Flughafen Mailand-Malpensa, fährt mit einem Zug 50 Kilometer nach Mailand und nimmt von dort ein Taxi zur Zieladresse. Weder er noch seine Firma sind bereit, sechs Verkehrsmittel vorab zu recherchieren,

«Wir brauchen für die Zukunft des Taxigewerbes auch Festpreise.»

«Mindestpreise für Mietwagen sind ein Schritt in die richtige Richtung.»



Taximangel am BER: schlecht für das Image Berlins

zu buchen und einzeln zu bezahlen. Sie suchen sich einen Reiseanbieter, der alles in einem anbietet.

Dieser Reiseanbieter fragt nun bei Taxi Berlin nach dem Fahrpreis vom Berliner

Hauptbahnhof zum Flughafen BER. So lange wir dem antworten müssen, dass der Fahrpreis leider erst am Ende der Fahrt auf dem Taxameter ange-

zeigt wird und niemand berechtigt ist, diesen zu über- oder unterschreiten, werden nicht wir Teil seiner Reiseketten, sondern andere Anbieter, die ihm Festpreise nennen können. Wir brauchen also Festpreise, um für die Zukunft konkurrenzfähig zu sein. Die Ermöglichung von Tarifkorridoren im PBefG ist hierfür der Grundstein. →

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. (BVTM) hatte im Vorfeld der PBefG-Novelle verbindliche Mindestpreise für Mietwagen gefordert. Das wären Sozialstandards gewesen, die nicht zuletzt einen gewissen Verbraucherschutz sichergestellt hätten.

Das wurde leider auf Bundesebene nicht umgesetzt, aber dass auch die Kommunen aktiv werden können, sehen wir derzeit in Leipzig: Die Stadt hat vor Kurzem Mindestpreise für Mietwagen eingeführt. Das ist sinnvoll, weil Mietwagen häufig so billig fahren, dass es für die Konzerne ein Zuschussgeschäft ist. Der erhoffte Nutzen für Uber, Free Now & Co. besteht in der angestrebten Verdrängung des Taxigewerbes, womit man ein Monopol erreichen möchte. Dann kann man beliebig an der Preisschraube drehen.

Es ist bewiesen, dass individuelle Personenbeförderung zu Preisen deutlich unterhalb denen des Taxigewerbes nicht wirtschaftlich sein kann, wenn man sich weitgehend an Recht und Gesetz hält und die Fahrer auskömmlich bezahlt. Leipzig hat also einen ersten Schritt in die richtige Richtung unternommen. Selbst, wenn der Schritt möglicherweise juristisch angefochten wird, so hat man doch ein wichtiges Zeichen gesetzt. Die Städte und Gemeinden müssen ähnliche Schritte rechtssicher umsetzen.

Die Kommunen sowie das Land Berlin

können und müssen also im Rahmen des neuen Beförderungsrechts einige Weichen stellen, und der Bundesverband Taxi und Mietwagen steht den Kommunen beratend zur Verfügung. Mit dem Berliner Senat sind wir bereits intensiv in Gesprächen darüber. Die Genehmigungsbehörden und besonders das LABO in Berlin sind bemüht, rechtlich wasserdichte Regelungen einzu-

«Wir beraten die Behörden gerne zur Anwendung des PBefG.»

führen, die nicht angefochten werden.

Sicherlich wird auch die Mietwagenlobby versuchen, Einfluss auf die Politik zu nehmen, wie sie es bereits in dreister Weise getan hat. Es gibt aber Anzeichen, und auch der neue Berliner Koalitionsvertrag deutet darauf hin, dass viele Entscheidungsträger sensibilisiert sind und sich nicht mehr so einfach etwas von den Lobbyisten erzählen lassen. Das mag nicht für alle gelten, und gerade mit der FDP an der Spitze des Bundesverkehrsministeriums wird uns weiterhin viel Überzeugungsarbeit bevorstehen.

Wir können als gesamtes Taxigewerbe stolz sagen, dass unser Engagement viel Positives bewirkt und Schlimmes

verhindert hat. Jetzt sind wir bereit für den nächsten Schritt. Wir stehen den Behörden mit Rat und Tat zur Seite bei der Gestaltung notwendiger Regelungen.

Auch die wiederkehrende Corona-Problematik werden wir bewältigen. Heute wissen wir mehr als vor einem Jahr. Wir wissen, dass gegen Corona geimpfte Personen sich zwar weiterhin anstecken können, aber kaum einen schweren Krankheitsverlauf fürchten müssen. Die meisten werden es nicht einmal bemerken, wenn sie sich infiziert haben. Das birgt aber wiederum die Gefahr, das Virus unbemerkt weiter zu verbreiten, etwa an Fahrgäste. Daraus folgt, dass neben einer Vielzahl von Sicherheitsvorkehrungen wie Trennscheiben, häufigem Desinfizieren der Fahrzeuginnenräume und Schnelltests eine einfache Verhaltensweise im Kampf gegen Corona entscheidend ist: Das richtige Tragen einer Maske, die überall dicht abschließt. So schützt nicht nur jeder sich selbst und seine Mitmenschen, sondern leistet zugleich einen Beitrag im Kampf für das Taxigewerbe, denn: Wenn wir alle mitmachen, kann das Taxigewerbe weiterhin damit werben, eine gute und sichere Alternative zu Bus und Bahn zu sein.

Dass Sie gesund bleiben, wünschen Ihnen

Ihr Hermann Waldner und das gesamte Team aus der Persiusstraße

TAXI BERLIN TZB GMBH

Persiusstraße 7, 10245 Berlin
Telefon: +49 (0)30 / 690 27 20
Telefax: +49 (0)30 / 690 27 19
E-Mail: info@taxi-berlin.de
www.taxi-berlin.de

Das Kundencenter ist derzeit coronabedingt geschlossen. Verbrauchsmaterialien wie Quittungen etc. sind im Technikcenter Mo-Fr 8-16 Uhr und in der Außenstelle Ruhleben (Freiheit 22, Mo-Fr 9-18 Uhr) erhältlich.

Fahrer- und Unternehmerbetreuung:
fub@taxi-berlin.de, Tel. 20 20 21-130

Geschäftsführer: Hermann Waldner

Presserechtlich verantwortlich für die Seiten 14-16: Hermann Waldner
Redaktion: Axel Rühle (ar)
Pressekontakt: presse@taxi-berlin.de

RUFSAÜLEN WERDEN DIGITAL

Demnächst werden die ersten Taxirufsäulen „digital“. Das bedeutet: An Rufsäulen, die bereits digital umgestellt sind, muss nicht mehr aussteigen und ans Rufsäulen-Telefon gegangen werden, sondern die Aufträge werden an den zuerst am Halteplatz angemeldeten Rufsäulenteilnehmer direkt über das Vermittlungsgerät angezeigt. Das bringt dem Anrufer gleich drei Vorteile: Er muss kürzer warten, es geht immer jemand

ans Telefon und er bekommt immer ein Taxi. In der Funkvermittlung wird zu diesem Zweck ein neues Fahrzeugmerkmal „Rufsäule“ eingeführt. Nur Aufträge, die

sich nicht zeit- und ortsnah vermitteln lassen, gehen in die allgemeine Vermittlung. An den ersten Säulen hat die Telekom bereits mit der Umstellung begonnen.

Zudem möchte Taxi-Berlin-Geschäftsführer Hermann Waldner die Säulen gerne als E-Taxi-Ladestationen zur Verfügung stellen: „Rufsäulen könnten in Zukunft bei entsprechender Förderung durch zuständige Behörden und Organisationen auch zusätzlich als Elektroladestationen für E-Taxis ausgebaut werden.“ Angesichts des Koalitionsvertrages ist dies ein Kooperationsangebot, das der neue Senat sehr begrüßen dürfte. ■ ar

