

taxi heute

12

Dezember 2023

Das unabhängige Magazin für den Taxi- und Mietwagenunternehmer

b 04 1 U DPAG PVSt Entgelt bezahlt · HUSS-VERLAG GmbH



18 Gewerbepolitik

In Sachsen-Anhalt wurde die TSE-Umsetzung gut erläutert



28

Taxis & Mietwagen

Der Kompakt-SUV Hyundai Tucson ist ein feines Taxi



Gewerbepolitik S. 12/20

Verbände haben ÖPNV-Taxis als Thema entdeckt



Guido Borning (v.l.), Geschäftsführer des VDV Rheinland, moderierte die Runde mit Dr. Hubertus Baumeister, Benjamin Schmidt und Samir El-Zahab.

Der Workshop zu On-Demand-Verkehren stieß auf große Nachfrage und füllte den Saal mit 80 Plätzen.



ÖPNV-Taxis wären viel billiger als On-Demand-Shuttles

Ländliche Räume Beim Deutschen Taxi und Mietwagen Tag plädierten ein Jurist und ein Planer vehement für ÖPNV-Taxi-Konzepte, die vorhandene Flotten nutzen.

Für die flächendeckende Bedienung ohne Fahrpläne gab und gibt es derzeit noch viele Fördermittel vom Bund und den Ländern. Damit werden oft Parallelstrukturen aufgebaut, die auf große Unternehmen zugeschnitten sind, sehr lange für die Implementierung brauchen und sehr teuer sind. Es wäre viel nachhaltiger, Kapazitäten zu nutzen, die das Taxi- und Mietwagengewerbe schon vorhält, um den Linienverkehr und On-Demand-Verkehre auf schlankere Weise zusammenzubringen. Das erklärte Samir El-Zahab von der Nahverkehrsberatung Südwest beim Workshop „On Demand: Chance und Herausforderung für Mobilitätsunternehmer“ am 26. Oktober 2023. Er war Bestandteil des Deutschen Taxi und Mietwagen

Tags, den der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) in Ludwigshafen veranstaltete.

Der Nahverkehrsplaner erläuterte das Projekt „ÖPNV-Taxi“, das er im Landkreis Freudenstadt zusammen mit Dr. Hubertus Baumeister konzipiert und umgesetzt hat. Der Jurist Baumeister ist seit langem auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spezialisiert und hat seit rund drei Jahren verstärkt mit dem Taxigewerbe zu tun. Wie er erläuterte, ist der Begriff „ÖPNV-Taxi“ im Austausch mit Max Meier entstanden, ÖPNV-Referent im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr. Gemeint ist damit, die rund 100.000 Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs zu nutzen, um mit ihnen On-Demand-Verkehre zu Zeiten anzubieten, in denen kein Bus und keine Bahn verkehrt. Das Konzept bindet also trotz seines Namens sowohl Taxis als auch Mietwagen mit ein.

Wie Samir El-Zahab in Bezug auf das Freudenstädter Projekt erläuterte, bekommen die Fahrerinnen und Fahrer ein Smartphone mit einer Fahrer-App, mit der sie sich freimelden können und dann Fahrten zugewiesen bekommen. Die würden dann zum Taxi-Tarif abzüglich eines Abschlags vergütet, der vergaberechtlich nötig sei. Er richte sich nach dem Grundpreis, betrage maximal zehn Prozent und sei umso niedriger, je häufiger ein Fahrzeug sich als verfügbar melde. Ansonsten würden die Fahrzeuge weiterhin eigenwirtschaftlich ÖPNV-Leistungen erbringen.

„Dazu ist kein Vertragsverhältnis zwischen dem Auftraggeber und

dem Taxiunternehmer nötig, weil das im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift abgewickelt wird“, erklärte der Nahverkehrsplaner. „Außerdem sparen sich die öffentliche Hand und kleine Taxiunternehmen langwierige und aufwendige Vergabeverfahren nach EU-Recht. Deshalb beträgt die Vorlaufzeit bis zur Einführung eines ÖPNV-Taxis nur acht bis zwölf Monate.“ Da es in den meisten Regionen mehrere Taxiunternehmen gebe, seien die Grenzen der Flächendeckung nicht so schnell erreicht wie bei Shuttle-Verkehren mit einer sehr begrenzten Anzahl neuer Fahrzeuge.

Taxis und Mietwagen steigern Verfügbarkeit

„Mit der Nutzung vorhandener Taxis und Mietwagen kostet ein On-Demand-Verkehr nur die Hälfte eines extra eingeführten Shuttle-Verkehrs und bietet bei der Buchung eine ganz andere Verfügbarkeit“, erklärte Dr. Hubertus Baumeister dazu. „Deshalb würden wir die fast 100.000 Fahrzeuge des Gelegenheitsverkehrs bei der Verkehrswende nicht beiseitelassen. Sie einzubeziehen, würde den Linienverkehr attraktiver machen.“ Baumeister stellte ebenso wie El-Zahab klar, dass das ÖPNV kein „Taxi für Jedermann“ und kein „Allheilmittel für alle Regionen“ sein könne und auf jeden Fall mit Bus und Schiene kombiniert werden müsse. Die „ÖPNV-Seite“ erkenne das langsam.

Baumeister berichtete, dass er momentan an acht Projekten für ÖPNV-Taxis arbeite und auch zwei Städte Interesse an einem solchen

Dr. Hubertus Baumeister hat den Begriff ÖPNV-Taxi geprägt und hofft, dass er über Baden-Württemberg und Bayern auch den Weg in den Bund-Länder-Fachausschuss findet.



Fotos: Dietmar Fund



zu müssen. Heute hat er 190 Fahrzeuge, von denen 40 Taxen sind, 40 im freigestellten Verkehr laufen und der Rest im ÖPNV. Bei dem ist er sowohl Linienkonzessionär als auch Subunternehmer für kommunale Betriebe. „Mein Selbstbild ist das eines Mobilitätsdienstleisters“, erklärte Bischoff. „Man muss umtriebig sein, sich an das Denken der Politiker anpassen und darf keine Angst vor Neuem haben.“ Seine Kollegin riet den Zuhörenden, am ÖPNV dranzubleiben, Kontakte zu vielen Gemeinden zu pflegen und einen langen Atem zu haben. Wenn man nicht versuche, sich zu engagieren, tue sich auch nichts.

„Nur gemeinsam werden wir in Zukunft bestehen können“

Uwe Bischoff

Auch der Unternehmer und die Unternehmerin leiden unter dem Fahrermangel und befürchten, dass der sich auf die Qualität ihrer



„Wir sind die Landeier“, sagte Bärbel von Teuffel im Workshop zur Mobilität im ländlichen Raum. Sie bestritt ihn mit Uwe Bischoff (r.). Moderator war BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann.

Dienstleistungen auswirkt. Bärbel von Teuffel setzt daher auf die interne Fahrerschulung, bei der den Fahrern und Fahrerinnen zum Beispiel im Gespräch und fotografisch unterlegt nahegebracht wird, wie ein sauberes Taxi aussieht. Uwe Bischoff betonte, dass er immer langjährige Partnerschaften anstrebe, die alleine einen problemlosen Betriebsablauf garantierten.

Nachdem Martin Kammer, Hauptgeschäftsführer des Landesverbandes Thüringen des Verkehrsgewerbes, eine Lanze für das Zusammenschweißen misstrauischer Kollegen bei Taxi-Stammtischen gebrochen hatte, erklärte Uwe Bischoff, es sei der richtige Ansatz gewesen, mit der Veranstaltung Menschen zusammenzubringen. „Nur gemeinsam werden wir in Zukunft bestehen können“, sagte er. „Wir müssen in den Dialog treten.“ *df*

Konzept bekundet hätten, unter anderem eine Großstadt. Damit sei das Monopol von ViaVan und der Bahntochter ioki gebrochen worden. Allerdings habe es bei einem Projekt bei der Verknüpfung der Fahrer-App mit einer bereits vorhandenen Software und ein weiteres sei an der mangelnden Unterstützung seitens der Taxiunternehmen gescheitert.

Als Erfolgsfaktor des Projekts im Landkreis Freudenstadt, über das taxi heute schon frühzeitig berichtet hat, sehen die beiden Partner an, dass dort die Bürgermeister der Städte Horb und Freudenstadt die Taxi- und Mietwagenunternehmer angesprochen hätten. Denen sei damit klargeworden, dass sie nicht länger nur als „Resterampe“ angesehen würden. „Die Politiker sehen mittlerweile auch, dass das Taxigewerbe unter die Räder zu kommen droht“, erklärte Baumeister. „Das Taxi hat in einem liberalisierten Markt der öffentlichen Personbeförderung mit Taxis und Mietwagen eine Zukunft und muss sie auch haben. Taxis und Mietwagen haben eine hohe Bedeutung für die

Mobilitätswende“, schloss der Jurist und Berater.

Der Aschaffenburg Taxiuunternehmer und Dienstleister Benjamin Schmid brachte die Erfahrung mit ein, dass Verkehrsbetriebe gegenüber dem Taxi gar nicht abgeneigt seien. Politiker hingegen sähen häufig hippe On-Demand-Verkehre und fetten deshalb bewährte Systeme wie Anruf-Sammel-Taxis vom Markt. Deshalb müsse man gute Kontakte zu „Provinzfürsten“ wie Landräten und den ÖPNV-Verantwortlichen pflegen.

Auf dem Land zählen die Mobilitätsdienstleister

Eine gute Ergänzung zu diesem Workshop war eine nachfolgende Runde mit dem Thema „Mobilität im ländlichen Raum: Eine Zukunft für das Taxi?“. Moderiert von BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann, kamen die Impulsvorträge hier von den BVTM-Vorstandsmitgliedern Bärbel von Teuffel und Uwe Bischoff, deren Betriebe in ländlichen Regionen liegen und die auch Busverkehre betreiben. Die Unternehmerin aus Hausach im Schwarzwald sprach von ihrem „Bauchladen“ mit 20 Fahrzeugen, bei dem das Taxi der kleinste Bereich sei. Schülerverkehre, Fahrten zu Behindertenwerkstätten und Krankenfahrten nannte sie als weitere Haupteinnahmequellen. Kurierfahrten und Gepäcktransporte für Wander- und Radreisen sowie Bluttransporte runden das Spektrum ihres „Mobilitätsunternehmens“ ab.

Wie der Betrieb von Bärbel von Teuffel hatte auch der von Uwe Bischoff in Fiersbach im Westerwald seinen Ursprung im Busbereich. Er hat mit zwei Reisebussen begonnen und aufgrund der Nachfrage nach Taxis im ländlichen Raum Taxikonzessionen in fünf Städten rundum erworben, um so wenige Leerfahrten wie möglich machen



Samir El-Zahab erläuterte das ÖPNV-Taxi-Projekt im Landkreis Freudenstadt, an dem sich schon mehrere andere Kommunen ein Beispiel nehmen.



Auch dieses Jahr hatten sich wieder zwei Dutzend treue Verbandsmitglieder versammelt. Gastgeber war der Karlsruher Bosch-Service Karrer & Barth und Partner GmbH.

Bei der Fachkunde ist der Zug abgefahren

Mitgliederversammlung Die Kernthemen des TVD Baden-Württemberg waren die Kleine Fachkunde für das Fahrpersonal, die TSE-Pflicht und das ÖPNV-Taxi.



Eine Bildergalerie zur TVD-Versammlung finden Sie auf www.taxi-heute.de.

Bei der Mitgliederversammlung des TVD-Baden-Württemberg am 18. November in Karlsruhe hat sich dessen seit 2010 amtierender Vorsitzender Thomas Laschuk dafür ausgesprochen, die Kleine Fachkunde für die Fahrer von Taxis, Mietwagen und des gebündelten Bedarfsverkehrs am besten ohne eine Prüfung einzuführen. Taxiunternehmer sollten ihre Mitarbeiter selbst schulen können und diejenigen, die dies nicht selbst könnten, sollten ihre Mitarbeiter extern schulen lassen, erklärte Laschuk in seinem Geschäftsbericht für die letzten zwölf Monate. Eine Schulung sähen die meisten Unternehmer an sich als richtig an, sie befürchteten nur, dass sich gerade viele Rentner davon abschrecken ließen, dann lieber aufhören wollten und ihre schwierige Personalsituation noch verschärften.

Tobias Lang, Geschäftsführer des Landesverbandes des Verkehrsgewerbes Baden e.V., ergriff dazu als Gast das Wort. Er erklärte, dass die Einführung einer Online-Prüfung offenbar beschlossene Sache sei. Über informelle Kontakte ins baden-württembergische Verkehrsministerium habe er erfahren, dass die Länder sich darauf geeinigt hätten, schon wegen der Verankerung in der Fahrerlaubnisverordnung keine Ausnahmegenehmigungen in einzelnen Ländern zuzulassen, sondern eine bundesweit einheitliche Regelung einzuführen. Deshalb werde im Ministerium auch nur an einer solchen Lösung gearbeitet.

Die Petition hat ihre Ziele noch nicht erreicht

Die Petition, die einige Mitgliedsbetriebe aus dem Südwesten bei ihrem Verkehrsministerium einreichen wollten, habe das selbst gesteckte Zwischenziel von mindestens

300 Unterzeichnern im Übrigen noch nicht erreicht. Wohl deshalb hat auch Markus Schmid, Vorsitzender der Interessengemeinschaft Taxi Ortenau e.V. und Mitglied des TVD Baden-Württemberg, in der Woche nach der Mitgliederversammlung noch einmal mit einer Aussendung zur Unterzeichnung der Petition aufgerufen. Der badische Landesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) organisiert. Der hat sich laut BVTM-Präsident Herwig Kollar in der Mitte zwischen den Polen „keine Prüfung“ und „strenge Prüfung“ positioniert. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sei dem gefolgt.

Mit seiner Mitgliederversammlung war Thomas Laschuk zum zweiten Mal innerhalb weniger Wochen beim Taxi-Umrüster Karrer & Barth und Partner in Karlsruhe zu Gast. Mark Fischer, der das Unternehmen mit seinem Bruder Jochen leitet, ging in seinem Vortrag auf die technische Seite der TSE-Pflicht ein. Er schilderte



An der Zusammensetzung des Vorstands hat sich nach der Bestätigung dreier Vorstandsmitglieder nichts geändert.



Gastgeber Mark Fischer informierte als HALE-Partner über die technische Umsetzung der TSE-Pflicht.



Nahverkehrsberater Samir El-Zahab (l.) und Taxiunternehmer Martin Steiner arbeiten beim ÖPNV-Taxi gut zusammen.

Fotos: Dietmar Fund



Tobias Lang (l.) vom badischen Verband und Thomas Laschuk verhandeln gemeinsam mit den Kassen.

Drei Vorstandsmitglieder wurden bestätigt

Bei der Mitgliederversammlung standen turnusgemäß drei Wahlen an. Für die nächsten drei Jahre wurden der stellvertretende Vorsitzende Uwe Schwarzenberg sowie als Mitglieder des erweiterten Vorstands Beate Romagnoli und Andreas Birlinger per Akklamation einstimmig wiedergewählt. Sie hatten keine Gegenkandidaten.

Die Versammlung hätte laut Satzung noch eine weitere Position im Erweiterten Vorstand besetzen können. Als der Verbandsvorsitzende Thomas Laschuk darauf Markus Schmid ansprach, den Vorsitzenden der Interessengemeinschaft Taxi Ortenau e.V., lehnte der ab. Es ehre ihn zwar, dass er angesprochen werde, erklärte Schmid. Er habe aber „auch so schon genug Ärger daheim“.

die Verschlüsselung der Taxameter-Daten mittels einer TSE entweder im neuesten Taxameter von HALE oder über eine Zusatzbox beziehungsweise die Signiereinheit SEI. Sie bezeichnete er wegen ihrer Tastatur und ihrer Größe scherzhaft als „Taschenrechner“. Die SEI verbaue er mit einer festen Verkabelung in der Nähe des Fahrers, sofern der Unternehmer seinem Fahrpersonal vertraue, Daten zum Beispiel für Rechnungsfahrten einzugeben. Wenn er dieses Zutrauen nicht habe und die Daten lieber selbst nachbearbeite, dann baue er die Signiereinheit ins Handschuhfach ein. Ob die Signiereinheit eine eigene TSE brauche, wenn man sie ohne feste Verkabelung via Bluetooth ansteuere, sei noch ein Streitpunkt.

Mark Fischer erklärte auch, dass er einer der Kundendienste sei, der mit den HALE-Taxametern MCT-06, MCT-07 oder dem Spiegeltaxameter SPT-02 einen Testbetrieb mit Kunden durchführe. Wer daran teilnehme, könne die Daten aller Fahrzeuge kostenlos drei Monate lang im HALE-Datencenter speichern und auch die Kosten etwaiger Software-Updates würden für ihn übernommen. „Nach meinen Informationen bietet derzeit wegen der Datensicherheit niemand mehr eine Offline-Lösung zur Speicherung der Daten an, auch Tesymex nicht“, sagte Mark Fischer.

Sein Umrüstdienst arbeitet auch mit Digitax zusammen. Außerdem ist er Einbaupartner von Haberl Electronic und seinem Tochterunternehmen Ternica. Mit dessen Wegstreckenadapter könne er vornehmlich Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns wie den ID.4 und den ID. Buzz sowie Modelle von BMW umrüsten, aber auch Modelle anderer Hersteller. Wenn man ihm die Fahrgestellnummer eines bestimmten (Gebraucht-) Fahrzeugs mitteile, prüfe Ternica innerhalb weniger Tage, ob es sich umrüsten lasse oder nicht. Das koste je nach dem gewünschten Taxameter-Typ rund 3.500 Euro.

Ein Praktiker lobte das Konzept des ÖPNV-Taxis

Wie beim Deutschen Taxi und Mietwagen Tag stellte Samir El-Zahab von der Nahverkehrsberatung Südwest das Projekt „ÖPNV-Taxi“ im Landkreis Freudenstadt vor. Nachdem er erläutert hatte, wie Taxis und Mietwagen ohne aufwendige Ausschreibung im Rahmen einer „allgemeinen Vorschrift“ in On-Demand-Verkehre eingebunden werden und Linienverkehre ergänzen, brachte der Taxiunternehmer Martin Steiner aus Baiersbronn praktische Erfahrungen mit ein. „Ich habe nach zwei Monaten nachgerechnet und ermittelt, dass trotz eines vergaberechtlich nötigen

Abschlags auf den Grundpreis bei den meist 10, 15 oder 20 Kilometer langen Fahrten der Taxitarif herauskommt“, berichtete Steiner. „Am Ende des Monats kommt das Geld vom Landratsamt, ohne dass ich eine Rechnung stellen muss.“ Über die Fahrer-App bekommt der Fahrer laut Steiner auch die Handynummer des Fahrgasts, damit er über etwaige Verspätungen informieren kann.

Steiners Fahrer schalten während der ÖPNV-Taxi-Fahrten das Taxameter ein. Geroutet und abgerechnet werde aber via Google Maps. Dazu erklärte der Gaggenauer Taxi- und Mietwagenunternehmer Dirk Holl, die Vergütung nach Google Maps würde die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) niemals akzeptieren und bei Betriebsprüfungen drohe seines Erachtens so Ärger. Der Referent wunderte sich daraufhin, dass er ständig auf mögliche Risiken angesprochen werde, anstatt dass man die Chancen sehe. Der Unternehmer Markus Schmid riet dazu, die Idee nicht kaputtzureden und alles so zu regeln, dass das Taxigewerbe nicht angreifbar werde.

„Ich war anfangs auch skeptisch, aber das ÖPNV-Taxi ist für Taxibetriebe ein gutes Zusatzgeschäft“, erklärte Martin Steiner abschließend. Samir El-Zahab kündigte am Schluss die Ausdehnung der Idee auf weitere Projekte in Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen-Anhalt an. *df*

„Das ÖPNV-Taxi ist ein gutes Zusatzgeschäft“

Martin Steiner



Taxi-Handbuch

Unentbehrlicher Leitfaden für Taxi- und Mietwagenunternehmer

- Klassiker für Fachkundeprüfung + Unternehmer-Leitfaden
- In 36. Auflage 2023
- Mit vielen Fallbeispielen und Kontrollfragen
- Leicht verständliche Texte

DIN A5, 288 Seiten, broschiert
 Best.-Nr. 28125 € 24,90
 E-Book: Best.-Nr. 281259 € 19,53

Preise freibleibend zuzügl. MwSt. und Versand. Es gelten die Lieferbedingungen der HUSS-VERLAG GmbH unter www.huss-shop.de.

shop
huss HUSS-VERLAG GmbH · 80912 München
 Tel. 089/3 23 91-317 · Fax -416 · shop@hussverlag.de

Aus dem Inhalt:

- Mit alle Änderungen des neuen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- Sachgebiet Recht
- Kaufmännische und finanzielle Verwaltung
- Technische Normen und technischer Betrieb
- Verkehrs- und Betriebsdurchführung
- Regeln des Umweltschutzes
- Sachgebiet: Datenschutz
- Fallstudie u. Kostenrechnung

www.huss-shop.de