

# taxi aktuell

2. Jahrgang • 1. Ausgabe  
Journal des TVD - Taxi Verband Deutschland

Fachblatt und Sprachrohr  
des deutschen Taxi- und  
Mietwagengewerbes

## VERRATEN & VERKAUFT

AOK versteigert ihre Kunden



„Have a Drink  
with Lennart“  
CETF in Wien



Garantie bei  
INTAX  
Interview mit Jörg Hatcher



# Inhalt



Das Sozialgericht Lübeck stoppt unlautere Machenschaften der Gemündner Ersatzkasse per einstweiliger Anordnung ab



Fair-Taxi gab sein Debüt zur internationalen Tourismusbörse in Berlin (ITB) und gab den Startschuss für die Qualitätsoffensive im TVD



Der neue Vorstand des Landesverbandes Berlin stellt sich vor

Verraten und verkauft - AOK versteigert Bestandsfahrten	4
Sieg über Krankenkassenwillkür - Sozialgericht Lübeck	6
Erstes Zentraleuropäisches Taxi Forum in Wien	8
Car-Sharing ohne Parkplatz - StVG-Änderung auf dem Prüfstand	9
Messenachlese: AMI und Taxitag	10
Taximord in Karlsruhe	11
Garantie und Gewährleistung bei INTAX	12
CDU - pro Taxi	13
Frische Köpfe in Berlin	14
TVD-Service Team	16
Ehrenmitglied: Klara Hielscher	16
Almosen statt Tarifreform - Hamburg	17
Von Geheimräten beschlossen - Taxitarif Berlin	19
Vorsicht Regreß - Altersvorsorgeberatung	20
Fair-Taxi Gütesiegel	22
Justizias Lächeln	23
Sicherheitsquiz	27
„Zwangsmitgliedschaften“ bei T & M Schleswig-Holstein	28
Kurzweiliges	29
Impressum	30

# Editorial

## Da ist sie... die neue Taxi-aktuell

Es hat sich einiges geändert und doch ist das Entscheidende geblieben: Taxi-aktuell ist und bleibt eine interaktive Zeitschrift, die von ihren Themen lebt, ein Sprachrohr für das Taxi- und Mietwagengewerbe, ein „Stachel im Fleisch“ der Ignoranz gegenüber den Notwendigkeiten in Verkehrspolitik und Taxi- und Mietwagengewerbe.

Neu ist die in Aschaffenburg gebildete Zentralredaktion, die Beiträge aus Regionalredaktionen und Landesverbänden bündelt und die Produktion der Zeitschrift koordiniert. Die Zentralredaktion vereinfacht es ihnen, liebe Leser, eigene Anstöße, Themenvorschläge, Kritik und -hoffentlich - auch Lob direkt in den Produktionsprozess ihrer Zeitschrift einfließen zu lassen. Taxi-aktuell will über das berichten, was sie interessiert, Stellung beziehen zu aktuellen Themen im Verkehrsgewerbe und Einfluss auf Entscheider in Politik und Wirtschaft nehmen. Wir wollen, dass sie gehört werden und freuen uns auf ihre Anregungen.

Verantwortlich in der Zentralredaktion ist Senia Williams, ihres Zeichens Redakteurin mit vielfältigen Erfahrungen in Print-, Rundfunk- und Fernsehmedien. Sie erreichen sie unter folgenden Kontaktdaten:

Taxi-aktuell, Redaktionsbüro Aschaffenburg,  
Dalbergstrasse 2, 63739 Aschaffenburg,  
Tel.: 01805 - 444 894 321, Fax.: 01805 - 444 894 435,  
Email: taxiaktuell@bestpress.de.

## Nieder mit den Sondertarifen, her mit Tarifgerechtigkeit

Der Markt für Krankenfahrten kommt nicht zur Ruhe. Die Krankenkassen überbieten sich gegenseitig mit Versuchen, das Taxi- und Mietwagengewerbe auszubluten. Internetversteigerungen von Bestandskunden, Rahmenvereinbarungen mit Verkehrsverbänden, die in Wirklichkeit Knebelverträge sind und Eingriffe in die freie Unternehmerwahl der Versicherten sind an der Tagesordnung, während Politik und Gerichte bislang meist die Augen vor den Missständen verschließen. Dieser Themenkomplex bildet einen Schwerpunkt dieser Ausgabe von Taxi-aktuell.

Im Kampf gegen das allgemeine Preisdumping ist dem Taxigewerbe in Schleswig-Holstein ein erster Etappensieg gelungen. Das Sozialgericht Lübeck untersagte der Gmünder Ersatzkasse einstweilen, zum Boykott von Taxiunternehmern aufzurufen, die dem Preisdiktat durch die Kassen nicht folgen und nach gültigen Tarifen abrechnen.

Ebenso setzten eine Anzahl von Landratsämtern zwischen Kassen- und Verkehrsverbänden vereinbarte Sondertarife inzwischen wegen Störung des Verkehrsmarktes außer Kraft.

## Solidarität und Engagement als Tugenden

Diese positiven Tendenzen können direkt auf die Verbands- und Öffentlichkeitsarbeit des TVD zurückgeführt werden. Obwohl die „traditionell Münchner“ Interessenvertretung des deutschen Taxi- und Mietwagengewerbes im Moment kaum ein Fettnäpfchen auslässt und sich in Selbsterfleischung übt, gelingt es dem TVD in immer stärkerem Maße, Gehör für die Unternehmerpositionen bei Verwaltung und Politik zu erreichen. Möglich wird dies durch eine offene Informations- und Sachpolitik ohne Mauselei und Kumpanei. Der TVD hat sich inzwischen in vielen Anhörungsverfahren, Eingaben und Pressemeldungen als fachkompetenter Interessenverband etabliert, dessen Meinung Gewicht hat. Hier sprechen Unternehmer und keine Funktionäre. Erst durch die bundeseinheitliche Vorgehensweise und auch finanzielle Unterstützung durch den Verband sind z.B. Musterprozesse wie in Schleswig-Holstein erst möglich, die sich einzelne Unternehmer im Alleingang kaum leisten könnten. Die Unterstützung der konkret Betroffenen ohne Blick auf den eigenen Vorteil kommt im Ergebnis dem gesamten Gewerbe zugute.

## Nur ein gesunder Verkehrsmarkt trägt gesunde Unternehmen

Das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe braucht eine wirksame Interessensvertretung: getragen durch die Mitglieder und ohne Funktionärseigeninteressen. Zulange hat das Prinzip divide et impera („teile und herrsche“) im Gewerbe gewirkt und zu den Zuständen auf dem Verkehrsmarkt geführt, die die meisten Unternehmer heute beklagen. Nationale und internationale Solidarität des Gewerbes ist gefragt, um den Herausforderungen der Zeit wirksam zu begegnen. Engagieren sie sich in ihrem und für ihren Verband und tragen sie dazu bei, die Bedingungen für die gesamte Branche zu verbessern.

Der TVD ist die Interessenvertretung von Unternehmern für Unternehmen. Dieses Motto bleibt Programm.

Ihre Redaktion



# Verraten & verkauft!

## AOK versteigert Bestandsfahrten über das Internet

Dialysepatient Fritz M staunte nicht schlecht, als statt seinem angestammten Taxiunternehmer eines Morgens ein völlig unbekanntes Taxi vor der Türe stand, um ihn zur Dialyseklinik zu fahren. Die Nachfrage ergab erstaunliches:

Die AOK Bayern hatte die Dialysefahrt über ihr Internetportal „versteigert“ und den Auftrag an einen neuen Unternehmer weitergeleitet. „Ich war mit dem bisherigen Unternehmer sehr zufrieden. Über die Jahre hatte sich sogar ein freundschaftliches Verhältnis zu meinem Taxifahrer entwickelt“, so der Patient. „Jetzt muss ich mich von einem wildfremden Fahrer chauffieren lassen“.

Der Unmut sitzt tief, denn die laut AOK-Mitteilung „gleichwertige Transportmöglichkeit“ entpuppte sich für

Fritz M als wenig befriedigend. „Mein neuer Fahrer hatte keine Ahnung von meiner Krankheit. Ich wurde bisher im Behindertentransportwagen gefahren und im Tragestuhl aus meiner Wohnung abgeholt. Dies war ein Service meines Taxiunternehmens, für den die AOK keinen Pfennig extra zahlen musste“.

Der neue Unternehmer besitzt dagegen gar kein geeignetes Fahrzeug sondern lediglich ein einfach besetztes „Standardtaxi“. Gleich der erste Transport endete für Fritz M im Fiasko: Nach Abschluss der Dialysebehandlung kam der neue Unternehmer erst gar nicht, da der Patient im Tragestuhl abgeholt werden musste. Schließlich verständigte die Klinik den „alten“ Unternehmer, der den Transport - wie gewohnt - zu Ende führte.

Kein Einzelfall, wie Matthias Schmidt, Vizepräsident des TVD Bayern weiß: „Die AOK kümmert es wenig, welche spezifischen Bedürfnisse die Patienten haben“, so Schmidt gegenüber Taxi aktuell. „Der Kasse geht es einzig darum, Kosten einzusparen. Da werden dann auch Dumpingangebote mit zum Teil unqualifiziertem Personal angenommen. Eine Praxis, die ich persönlich für unerträglich halte. Patiententransporte sind nun einmal etwas anderes als der Transport von Rinderhälften“, so Schmidt weiter. „Es geht um Menschen und nicht um Schlachtvieh“.

Der Streit ist nicht neu. Seit Jahren versucht die AOK die Kosten für regelmäßige Krankentransporte zu senken und die geltenden Taxitarife auszuhebeln. Bislang wurde dies



über den Abschluss von Rahmenverträgen mit Verkehrsverbänden möglich, die durch die zuständigen Landratsämter als Sondertarife genehmigt und somit faktisch verbindlich für die Taxiunternehmer im betroffenen Tarifgebiet wurden.

„Immer mehr Landratsämter haben inzwischen verstanden, dass die Rahmenverträge und Sondertarife für die Taxiunternehmer nicht kostendeckend sind und lehnen die Genehmigung ab“, berichtet Peter Kristan, Präsident des TVD aus Stuttgart. Kristan stützt sich dabei auf eine gutachterliche Stellungnahme des DIHK, die Sondertarife zwar als grundsätzlich möglich einstuft, gemäß § 39 Absatz 2 PBefG jedoch einfordert, dass die Tarife der wirtschaftlichen Lage des Taxigewerbes angepasst sein müssen und insbesondere auch eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals und die notwendige technische Entwicklung berücksichtigen müssen.

„Die zur Zeit geltenden Taxitarife sind vielerorts bereits am unteren Limit und müssten eigentlich angepasst werden“, sagt Peter Kristan. „Das systematische Unterlaufen der Taxitarife durch die AOK führt deshalb zu einer empfindlichen Störung des Verkehrsmarktes“.

Ähnlich bewerten auch viele Taxiunternehmer die Sondertarife der

AOK. Bei einer Umfrage der IHK Reutlingen äußerten zwei Drittel der befragten Taxiunternehmer Bedenken gegen die AOK Sondertarife. Mehr als 80 % hielten die Sondertarife für gesamtwirtschaftlich nicht tragbar.

Von dieser Bewertung lässt sich die AOK jedoch nicht beeindrucken und verstärkt stattdessen den Druck auf ihre Versicherten. „Der Einfluss der AOK auf die freie Unternehmerwahl des Patienten grenzt derweil bereits an Nötigung“, so Fritz M. „Mir hat man telefonisch erklärt, dass ich nur noch mit dem von der AOK zugewiesenen Unternehmen fahren darf, wenn ich nicht riskieren wollte, auf einem Teil der Transportkosten sitzen zu bleiben“.

Diese Praxis halten denn auch viele Juristen für rechtswidrig. „Der Beförderungsvertrag wird zwischen dem Patienten und dem Taxiunternehmen begründet. Lediglich die Abrechnung erfolgt zwischen dem Vertragsunternehmen und der Krankenkasse. Der Patient hat grundsätzlich die Wahl, wen er mit dem Transport betraut“, sagt Josef Mengeler, Rechtsanwalt aus Aschaffenburg. „Diese freie Wahl sollten sich die Patienten nicht aus der Hand nehmen lassen“, so Mengeler weiter. „Sonst besteht die begründete Gefahr, dass auch die freie Arztwahl früher oder später zur

Disposition steht und die ärztliche Versorgung etwa durch Discountärzte zu Sondertarifen geleistet wird“.

Rechtliche Überlegungen stellen denn auch die Zulässigkeit der Internetversteigerung von Krankenfahrten insgesamt in Frage. So stößt der Eingriff in bestehende Beförderungsverträge bei Bestandskunden ebenso auf Skepsis, wie die Internetversteigerung mit Preisgabe der Patientendaten bzw. Rückverfolgungsmöglichkeit auf datenschutzrechtliche Bedenken trifft. In beiden Punkten werden in naher Zukunft sicherlich noch einige Gefechte auf juristischem Parkett geführt werden. Tatsache scheint jedenfalls, dass die AOK ihren „Taxikrieg“ fortsetzen und nichts unversucht lassen wird, dem deutschen Taxi- und Mietwagengewerbe weitere Ertragseinbußen zu bescheren. Schließlich sitzen in den großzügigen Verwaltungsbauten der AOK gut bezahlte Mitarbeiter, die - nicht immer mit Blick auf das Patientenwohl - nach Einsparungsmöglichkeiten im Gesundheitswesen fahnden.

Angesichts der faktischen Marktmacht der AOK mutet die Aussage der AOK Hessen zynisch an, die bei ihrem Angebot für 0,90 € je Besetzkilometer ausführt: „Dieses Angebot basiert auf den Erfahrungen bisheriger Ausschreibungen im Internet... Wir gehen davon aus, dass selbständige Unternehmen uns Preise nennen, die für sie wirtschaftlich sind... Die Gefahr von Dumpingangeboten ist somit ausgeschlossen“.

Schön wär's.



# Endlich: Erster Sieg gegen Krankenkassenwillkür

## Sozialgericht Lübeck stoppt Patientenverunsicherung



Das Muster ist immer gleich: bei Patientenfahrten versuchen viele Krankenkassen, die geltenden Taxi-Tarife drastisch zu unterlaufen (siehe Artikel in dieser Ausgabe). Allzu willfährige „Verkehrsverbände“ und angebliche Interessenvertreter lassen sich „vor den Karren spannen“ und schließen Rahmenverträge ab, die einen wirtschaftlichen Betrieb in unerreichbare Ferne rücken lassen. Für die Interessen des Taxi- und Mietwagengewerbes beinahe blinde Aufsichtsbehörden „segnen“ die Knebelverträge als Sondertarife ab.

Unternehmer, die sich wehren und nicht unter Preis fahren wollen, werden gnadenlos ausgegrenzt und vom Markt gedrängt. Dabei schreckt so mancher Kassensachbearbeiter auch nicht davor zurück, Patienten durch Drohung und an Nötigung grenzen- de Methoden - natürlich am sicheren

Telefon - zur „Wahl“ eines Kassengenehmen Beförderungsunternehmens zu drängen.

### Untätige Justiz

Zu lange haben auch deutsche Gerichte diesem unlauteren und teilweise rechtswidrigen Verhalten der Krankenkassen zugeschaut und im Zweifel für die angebliche Kostendämpfung entschieden. Die Krankenkassen als „heilige Kuh“ mit starker Lobby und dem Nimbus des „ewig Guten“. Doch damit könnte jetzt Schluss sein. Unterstützt durch den TVD Schleswig-Holstein und den TVD Deutschland hat ein betroffenes Mitgliedsunternehmen jetzt einen ersten juristischen Sieg erringen können.

Die 3. Kammer des Sozialgerichts Lübeck erließ am 04. Juni 2007 eine einstweilige Anordnung gegen die Gmünder Ersatzkasse (GEK) und wies diese an, es - zunächst bis zum Abschluss des Hauptverfahrens - zu unterlassen, gegenüber den bei Ihnen Versicherten zu erklären, sie könne die Kosten, die die Versicherten für Patientenfahrten mit Taxiunternehmen abrechneten, die keinen Vertrag mit der Kasse geschlossen hätten, nicht mehr übernehmen.

### Meilenstein auf dem Weg

Was „juristisch verklausuliert“ klingt, ist faktisch „der Hammer“: erstmals hat ein deutsches Sozialgericht in summarischer Prüfung die Fahrtenvergabepraxis seitens der Krankenkassen als rechtswidrig gebrand-

markt und damit die Rechte von Patienten und Unternehmern gleichermaßen gestärkt. In seiner Begründung bescheinigt das Gericht der Gmünder Ersatzkasse ausdrücklich ein den Taxiunternehmer willkürlich beeinträchtigendes bzw. diskriminierendes Verhalten.

Hintergrund des Rechtsstreites ist die zwischen dem, zum BZP zählenden, Landesverband der Taxi- und Mietwagenunternehmer (T&M) und einer Reihe von Krankenkassen und Krankenkassenverbände geschlossenen Vereinbarung über die „Erbringung und Vergütung von Krankenfahrten für Versicherte der gesetzlichen Krankenversicherung in Schleswig-Holstein“.

### Unsäglicher Knebelvertrag

Diese jüngst novellierte und im Streit befindliche Vereinbarung



(Taxi-aktuell berichtete) garantiert den Kassen Krankenfahrten zu lediglich etwa 45% der vergleichbaren Normaltarife. Damit werden

Krankenfahrten zu Dumpingpreisen ermöglicht und Taxiunternehmern ein Leben am Rande des Existenzminimums beschert. Kein Wunder also, dass die Kassen möglichst alle Transportunternehmen dazu drängen, diese Tarife zu akzeptieren und diejenigen auszugrenzen, die sich das Fahren unter Tarif - etwa wegen Steuer- und Sozialversicherungsehrlichkeit - nicht leisten können.

### David gegen Goliath

Das betroffene Taxiunternehmen beugte sich nicht, schloss keinen Vertrag mit den Versicherungen und rechnete „seine“ Krankenfahrten weiterhin nach geltendem Tarif ab. Die Kasse entschloss sich deshalb, dem Unternehmer die Kunden zu nehmen und versandte Briefe, wie sie beinahe gleich lautend auch von anderen Krankenkassen, wie der AOK Bayern, verwendet werden.

In den Briefen behauptete die GEK, dass Patienten, die sich für den Transport im Wahltaxi entscheiden würden, für Fahrten ab einem Stichtag keine Kostenerstattung erhalten würden. Gleichzeitig wäre die GEK gerne behilflich, andere Taxiunternehmen zu benennen und verwies auf eine Zusammenarbeit mit der Firma Humanas, einer Vermittlungsagentur für Krankentransportleistungen.

De facto ein Boykottaufruf gegen den betroffenen Unternehmer.

### Boykottaufruf einstweilen gekippt

Rechtswidrig, wie das Sozialgericht Lübeck in seiner Entscheidung feststellte. Zwar dürfe die Kasse die Patienten darauf hinweisen, dass es möglicherweise kostengünstigere Angebote gebe, nicht jedoch behaupten, dass bei Ausübung der gesetzlich dem Patienten freigestellten Unternehmerwahl, keine Fahrtkostenerstattung erfolge. Dies sei mit dem im Sozialgesetzbuch

(SGB) V normierten Sachleistungsanspruch des Patienten gegenüber der Krankenkasse unvereinbar. Offen, da für den vorliegenden Rechtsstreit nicht erheblich, ließen die Richter die Frage, ob Patienten im Falle einer Entscheidung für einen nach gültigem Tarif abrechnenden Unternehmer Anspruch auf vollständigen Kostenersatz durch die Krankenkasse haben.

### Treu und Glauben gilt auch für Krankenkassen

Juristisch spannend war die Entscheidung, ob der einzelne Unternehmer einen Abwehranspruch direkt gegenüber der Kasse wirksam geltend machen kann, da Krankenkassen nach dem Willen des Gesetzgebers z.B. dem Wettbewerbsrecht nicht unterfallen. Das Gericht bediente sich dazu der im SGB V normierten Öffnungsklausel, die die Grundsätze von Treu und Glauben



auch im Verhältnis zwischen Leistungserbringer (Taxiunternehmen) und Krankenkasse zur Geltung bringen. Damit verbietet sich der rechtswidrige Eingriff in den Betrieb des Leistungserbringers durch falsche Informationen an die Versicherten.

Ob darüber hinaus ein öffentlich-rechtlicher Abwehranspruch fußend auf dem Grundgesetz gegeben ist, schloss das Gericht nicht aus.

### Weitreichende Folgen

„Dieser Beschluss hat Modellcharakter“, erklärt Rechtsanwalt Dr. Trutz Graf Kerssenbrock, der das Verfahren auf Seiten des TVD führt. „Da die Krankenkassen konzertiert vorgehen und eine einheitliche Strategie bei der Durchbrechung der Taxitarife verfolgen, sind die Ergebnisse der aktuellen Verfahren von bundesweiter Bedeutung für das Taxi- und Mietwagengewerbe“.

Der Erfolg vor dem Sozialgericht Lübeck ist zunächst nur ein Etappensieg. „Wir gehen davon aus, dass der Instanzenweg ausgeschöpft werden wird. Insoweit ist Solidarität in der Branche erforderlich, da ohne die Unterstützung des TVD Bundes- und Landesverbandes wohl kaum ein Taxiunternehmer die notwendige finanzielle Luft hat, Grundsatzfragen zum Tarif- und Sozialrecht gerichtlich durchzufechten“, so Graf Kerssenbrock weiter.

### Akute Existenzbedrohung

Dabei geht es bei den betroffenen Unternehmern um existentielle Fragestellungen: das klagende Taxiunternehmen erzielte mit Krankentransporten beinahe 50% des Gesamtumsatzes.

Nach dem „Boykottaufruf“ der Krankenkassen brach dieser Bereich im Jahre 2006 um beinahe 70% ein. Nicht gerade ideale Voraussetzungen für einen längeren Rechtsstreit. Es gilt, nicht nur im alten Werbespruch, „Recht haben allein, genügt nicht“.

Für den TVD ist der Prozess Teil einer weitergehenden juristischen Strategie. Zielsetzung ist dabei, die Tarifaufweichungen durch die Krankenkassen zu stoppen.



# „Have a Drink with Lennart!“

## Zentraleuropäisches Taxi-Forum mit Taxilern aus 15 Ländern

Das erste zentraleuropäische Taxi-Forum (CETF) fand am 2. Juni 2007 in Wien statt. Etwa 170 Taxi-Experten aus 15 Ländern, darunter auch Vertreter aus den USA und Australien, diskutierten über wichtige Branchenthemen oder tauschten sich über wichtige Branchenthemen oder tauschten sich über wichtige Branchenthemen aus. Dabei standen Fragen zu Sicherheit, Kooperationen mit dem öffentlichen Verkehr, Umweltschutz, Tarife und technische Neuerungen im Mittelpunkt des Interesses.

### Hochkarätige Besetzung

„Nirgends gab es eine so hohe Konzentration von Taxi-Fachpersonen aus allen Europäischen Windrichtungen wie an dieser Stelle in Europa. Besonders wichtig ist uns dabei auch der fachliche Austausch mit den osteuropäischen Kollegen“, so Wim Faber von Challans & Faber Business Communications in Brüssel und Co-Organisator der Veranstaltung. „Es ist klar, dass die drängenden Fragen des Taxigewerbes nicht auf Nationen beschränkt bleiben und Erfahrungen aus Moskau, Prag, London oder New York auch für Brüssel oder Berlin Gültigkeit haben“.

### Künftig regelmäßig

Das CE Taxi-Forum soll denn auch einen festen Platz im Terminkalender der Taxi-Experten erhalten: alle zwei Jahre, alternierend zur Europäischen Taximesse in Köln, werden die Initiatoren das CETF in einer zentraleuropäischen Stadt organisieren. Um Sprachbarrieren zu überwinden, wird jeweils in mindestens drei Sprachen simultan übersetzt.

### Informationsbörse für Ost und West

Zwischen den Konferenzen bietet die Website [www.cetaxiforum.eu](http://www.cetaxiforum.eu) eine Plattform für den ständigen Austausch von Informationen und Ideen zwischen Taxi-Fachleuten in Ost- und West-Europa. „Wir betreten bewusst Neuland“, so Faber, denn nirgends sonst in Europa gäbe es eine Konferenz mit Gelegenheit zum freien und internationalen Know-how Transfer. Auch die Politik hat die aufkommende Bedeutung der Konferenz bereits bemerkt. So ließ es sich der Wiener Bürgermeister Michael Häupl nicht nehmen, die Teilnehmer zu einem Gala-Empfang ins Rathaus einzuladen.

Sondertarife und allgemeine Verkehrspolitik belasten die Branche stark.

### Gefährliche Niedriglöhne

Anton Eberl, Fachverbandsvorsitzender des Österreichischen Taxi- und Mietwagen-Gewerbes stellte in seiner Rede die Situation in Österreich dar und kritisierte die Entlohnung der Taxifahrer in Mitteleuropa: „Sie ist teilweise eine Schande und treibt viele Fahrer und Unternehmer in die Schwarzarbeit, weil sie sonst nicht überleben können“. Durch schärfere Zugangsbestimmungen sollen künftig der Zugang zum Taxigewerbe erschwert und „die Gewinne für die gesamte Branche verbessert“ werden, so Eberl weiter.



Der Glanz darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass im internationalen Taxigewerbe derzeit die Probleme überwiegen: Regulierung, Deregulierung, stetige Eingriffe durch Steuer- und Sozialpolitik sowie der ewige Kampf um Taxitarife,

### Schwarzarbeit internationales Problem

Dass Schwarzarbeit auch ein Thema in Russland ist, berichtete Marat Magomaev, stellvertretender Chef der Moskauer Taxizentrale „Style Motors“, von der Situation zwischen

konzeSSIONierten und illegalen Taxifahrern in Moskau. Bis zu 400.000 Personen benutzen täglich die Taxis der russischen Hauptstadt. Allerdings: im Jahr 2004 besaßen lediglich 559 Taxifahrer aus Moskau eine gültige Lizenz.

### Thema Umweltschutz

Auch der Umweltschutz wurde auf der Konferenz nicht ausgespart. Sjaak de Winter, Direktor der Rotterdamer Taxizentrale RTC mit 650 Fahrzeugen, berichtete über die aktuelle Umweltdiskussion in der zweitgrößten Stadt der Niederlande. Lennart Hamnered, Präsident der schwedischen Taxivereinigung meinte dazu: „Wir müssen der Gesellschaft und unseren Kunden zeigen, dass wir den Umweltschutz ernst nehmen“. In Schweden verkehren deswegen „sichere grüne Taxis“, die unter besonders strengen Auflagen stehen.

### Thema Sicherheit

Direkten Bezug zur Alltagswirklichkeit stellte Wolfgang Haupt, Leiter der Kriminaldirektion 3 der Wiener Polizei mit einem unter Taxifahrern besonders heiklen Thema her: die Sicherheit. Vor dem Hintergrund aktueller Taximorde gab er Tipps gegen Raubüberfälle. Viele Fahrer wollten von dem Experten aber auch wissen, wie man sich effektiv gegen Diebstahl, Trickbetrüger oder Einbruch schützt.

### Erfolgreiche Premiere

Die Teilnehmer der Konferenz konnten so mit einem Füllhorn neuen Wissens und - mindestens ebenso wichtig - mit einer großen Anzahl neuer Kontakte und Ansprechpartner die Reise in ihre Heimatländer antreten. Der Erfolg der Konferenz zeigt zum einen, dass die

Probleme der zentraleuropäischen Taxi-Unternehmen sich in vielen Ländern gleichen zum anderen aber auch, dass die Gewerbevertreter bereit sind gemeinsam an Lösungen zu arbeiten und sich international auszutauschen.

### Chance für Politik und Verwaltung

Eine Chance, die auch Politik- und Verwaltungen nutzen sollten, um sachgerechtere Rahmenbedingungen für die heimischen Verkehrssysteme aus den internationalen Erfahrungen zu schmieden. Statt einsame Entscheidungen in regionalen Amtsstuben zu treffen täte man gut daran, einmal über den sprichwörtlichen Tellerrand zu schauen und von den Erfahrungen der Betroffenen zu profitieren.

Ein gutes Beispiel zeigte sich dabei auch am Rande der Konferenz: Behörden aus Irland hatten ähnliche Entscheidungen getroffen, wie sie in Schweden bereits als falsch erkannt und abgestellt worden waren.



Lennart Hamnered, Präsident der schwedischen Taxivereinigung

Der Präsident der schwedischen Taxivereinigung hat für die Verbesserung politischer Entscheidungsfindung denn auch einen besonderen Rat:

„Have a drink with Lennart!“, meint er scherzhaft, bevor die falsche Entscheidung getroffen wird. Das Taxigewerbe ist zum Dialog bereit.

## Car-Sharing ohne Parkplatz Gutachten verwirft Änderungspläne

Die geplante Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), die Erleichterungen für Car-Sharing-Firmen unter anderem bei der Ausweisung von Parkflächen vorsah, steht unter Beschuss.

Gemäß eines Bundestagsbeschlusses vom 16. Juni 2005, der Car-Sharing-Modelle als förderungswürdig eingestuft hatte, legte die Bundesregierung einen Entwurf für die Änderung der genannten Vorschrift vor, der die Privilegierung der „Auto-Teiler“ gesetzlich festschreiben soll. Dafür erntet sie berechtigte Kritik von Seiten des Mietwagengewerbes.

Was einmal als Autosparmodell für Alternative begann, hat sich zum Wirtschaftszweig gemausert. Viele Manager von Car-Sharing-Firmen tauschten längst ihre „Öko-Kutte“ gegen einen Nadelstreifenanzug. Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG mischen im Markt mit und stellen den kommerziellen Erfolg deutlich vor die ökologische Absicht.

### Verfassungswidrig

Ein Rechtsgutachten des Freiburger Verwaltungsrechtlers Dr. Michael Kleine-Cosack beurteilt die Änderungsabsicht vernichtend: Es gibt keine sachliche Rechtfertigung der Ungleichbehandlung von Car-Sharing-Systemen und dem klassischen Mietwagen, so sein Resümee, da sämtliche Argumente für das Car-Sharing in gleichem Maße auch für den Mietwagen gelten. Eine Änderung des § 6 StVG zu Gunsten des Car-Sharings verstößt demnach gegen Art. 3 I des Grundgesetzes und ist verfassungswidrig.

# Messenachlese: AMI und Taxitag in Leipzig

## TVD bringt Taxiunternehmer und Industrievertreter an einen Tisch

Neue Wege in der Kommunikation zwischen Taxi- und Mietwagen-gewerbe und Industrievertretern will der Taxiverband Deutschland (TVD) gehen und damit zuverlässige Schnittstellen für eine erfolgreiche Gewerbepolitik schaffen. Der Taxitag am 16. April 2007 anlässlich der Messe Auto Mobil International (AMI) bot dazu den passenden Rahmen. Nach dem Motto „miteinander reden und gemeinsam informieren“ hatte der TVD zu einem Fach- und Präsentationsgespräch mit Industrievertretern geladen, das Vertreter der Automobilindustrie, der Taxizulieferindustrie und der Dienstleistungsbranche zum intensiven Gedankenaustausch nutzten.

„Die Resonanz auf die Einladung und die hochkarätige Besetzung der Firmenvertreter auf beiden Seiten zeigt, dass es einen großen Bedarf an fachlichem Austausch und gemeinsame Konzepte gibt“, sagte Matthias Schmidt, Vorstandsmitglied und Moderator des Fachgesprächs über die Veranstaltung im Congress Centrum Leipzig. „Es ist längst überfällig, die sprichwörtlichen Gräben zu verlassen und im verständnisvollen Miteinander sich bietende Chancen zu nutzen“.

Die Teilnehmerliste liest sich denn auch wie ein Who-is-who der Industrievertreter: neben den national führenden Taxiherstellern Daimler-Chrysler und Volkswagen folgten auch internationale Markenproduzenten wie KIA Motors, Mazda Motors und Toyota

sowie der Automobilversicherer VDK Signal Iduna Gruppe und die Firma Intax Innovative Fahrzeuglösungen GmbH der Einladung. In der offenen Gesprächsrunde kamen die Bedürfnisse und Erwartung-

Zukunft. Dabei kristallisierten sich schnell zwei Hauptthemenkomplexe heraus, die Industrie und Gewerbe gleichermaßen beschäftigen: auf welche Weise und mit welchen Antriebskonzepten kann den drängenden Fragestellungen in der Umweltpolitik begegnet werden und wie können Kompatibilität und



en des deutschen Taxi- und Mietwagen-gewerbes ebenso zur Sprache wie Fragen der Firmenstrategie und Konzepte für die Lösung der Verkehrsprobleme der Gegenwart und

Betriebssicherheit von Taxikomplettlösungen angesichts der differenzierten Techniken der Automobilindustrie zukünftig sichergestellt und verbessert werden?

Die Diskussion um die Feinstaubverordnung und die Ausweitung von Umweltzonen in großen Städten mit stetig drohenden Fahrverboten ließ die Vertreter des Taxi- und Mietwagen-gewerbes die Industrie zu Antworten auf die Frage des Antriebskonzept der Zukunft drängen. Dabei zeigte sich, dass sich aktuell noch kein einheitliches Bild zu dieser Fragestellung zeichnen lässt. Während Toyota mit dem „Prius“ auf einen Hybridantrieb Benzin/Elektro setzt, bietet Honda bereits Fahrzeuge dieser Technologie in der Kombination Autogas/Elektro an. Volkswagen forciert die Ausstattung der Flotte mit Russpartikelgefilterten Dieselmotoren und denkt über Wasserstoffgestützte Konzepte nach, während Daimler-Chrysler seine „Blue-Diesel-Technik“ favorisiert. Alles in Allem hat offenbar noch keine umweltfreundliche Technologie „das Rennen“ bei den Automobilkonzernen gemacht. Umso wichtiger erscheint es, die Erfahrungen des Taxi- und Mietwagen-gewerbes mit den neuen Technologien in die Entwicklungsarbeit mit einzubeziehen.

„Das Taxi- und Mietwagen-gewerbe setzt seit jeher auf neue Fahrzeuge und tauscht den Fuhrpark relativ schnell aus. Gleichzeitig werden in kurzer Zeit erhebliche Kilometerleistungen erbracht. Die so gewonnenen Daten können auch wertvolle Anstöße in der Automobilentwicklung liefern“, bestätigt Peter Kristan, Präsident des TVD den eingeschlagenen Weg des Gewerbe-Industrie-Dialogs.

„Gerade der regelmäßige Austausch zwischen Fahrzeugentwicklern und der Praxis des Personennahverkehrs kann helfen, unsere Städte schneller wieder sauber zu machen und die Verkehrsprobleme der Zukunft anzupacken“.

Um die Fortsetzung dieses fruchtba-

ren Dialogs ging es auch beim zweiten Schwerpunktthema, wenn auch in anderem Zusammenhang.

So zeigten sich eine Reihe von Taxi-unternehmern verärgert über elektronische Probleme, die aus der Inkompatibilität zwischen der verwendeten Hard- und Software von Taxizusatzausstattungen mit den hauseigenen Techniken der Automobilhersteller resultieren. Besonders bestimmte Baureihen von Mercedes-Benz-Fahrzeugen seien davon betroffen.

„Wir haben in unserem Unternehmen eine eigene Arbeitsgruppe zu dieser Problematik gebildet“, so Roland Kemmler, Leiter Applikation Ottomotoren, Integration C-/E-Klasse (EP/MAO) bei der Daimler Chrysler AG.

„Gemeinsam mit der Zulieferindustrie und anderen Automobilherstellern arbeiten wir an einheitlichen Techniken, die dieses Problem lösen können“. So soll dem Taxiunternehmer der Fahrzeug- und gegebenenfalls Markenwechsel der-gestalt erleichtert werden, dass nicht jedes Mal die gesamte Hard- und Software neu angeschafft werden muss.

Angesichts der informativen und fachlich hochklassigen Diskussion ist es bereits mit dem ersten Fachgespräch auf dem Taxitag gelungen, ein wichtiges Forum für den Informationsaustausch zwischen Industrie und Gewerbe zu schaffen. Dieser Weg sollte im Interesse aller Beteiligten fortgesetzt und vertieft werden.



# Taximord in Karlsruhe

In der Nacht zum 20. April wurde in Karlsruhe der 58 Jahre alte Gabor Revesc Opfer eines Raubmordes. Nach heutigem Erkenntnisstand erhielt er um 0:45 Uhr einen letzten Funkauftrag von der Taxizentrale Karlsruhe und muss im Anschluss daran oder später seinen späteren Mörder aufgenommen haben.

Die Leiche des Ermordeten wurde nach einer Suchaktion von der Polizei entdeckt, nachdem die Ablösung von Herrn Revesc sich in der Taxizentrale Karlsruhe zum Dienst gemeldet hatte und seinen Chef vermisste. Das Fahrzeug des Opfers entdeckte ein Disponent der Taxizentrale leerstehend mit eingeschaltetem Fahrpreisanzeiger zufällig auf einem Parkplatz.

Der Ermordete hinterlässt seine Frau und eine Tochter.



Im Anschluss an einen Trauerkonvoi aus ca. 150 Taxen aus Karlsruhe und der Umgebung, mit dem die Fahrer und Unternehmer ihrem Kollegen die letzte Ehre erwiesen und der den Verkehr in der Karlsruher Innenstadt zeitweise zum Erliegen brachte, sprach Dietmar Plag, für die Taxistiftung und auch im Namen beider Bundesverbände sein Beileid aus.

Für die Hinterbliebenen hat die Taxizentrale Karlsruhe ein Spendenkonto eingerichtet:

Volksbank Karlsruhe  
Konto-Nr. 100 939 88  
BLZ 661 900 00.



Infos aus den Landesverbänden

# Garantie & Gewährleistung

...bei durch INTAX gefertigte Taxi-Modelle

Was ist zu tun, wenn das elfenbeinfarbige Taxi Probleme macht wollte taxiaktuell von Jörg Hatcher (Inhaber von INTAX) wissen.

taxiaktuell

Wir möchten gerne die gelegentlich durch Mitglieder des TVD gestellte Frage behandeln, wie Garantie bzw. Gewährleistungsfälle bei Fahrzeugen gehandhabt werden, die bei INTAX in Oldenburg gefertigt werden.

JürgenHatscher

Diese Frage ist relativ einfach zu beantworten, da jeder Kunde im Prinzip ein "werkseitiges" Taxi kauft, bei dem alle Gewährleistungsansprüche über das jeweilige Autohaus abgewickelt werden, welches wir wiederum unterstützen.



taxiaktuell

Ist es nicht so, dass der Kunde bei allen Nachrüstungen seine Ansprüche direkt beim Umrüster geltend machen muss?

JürgenHatscher

So formuliert haben Sie natürlich Recht, dies gilt jedoch nur für die im freien Markt getätigten Umbauten, also z. B. wenn der Kunde selbst einen Auftrag vergibt. Ich will dazu ein Beispiel geben: Kauft sich der Kunde ein Fahrzeug und lässt dann beispielsweise die elektrischen Umrüstungen bei einem Taxi-Ausrüster seiner Wahl vornehmen, muss er jeden Anspruch natürlich bei diesem vor Ort geltend machen.

Wir sind jedoch kein Nachrüster im eigentlichen Sinne, sondern entwickeln und fertigen in Form einer verlängerten Werkbank im Auftrag der durch uns vertretenen Hersteller und Importeure. Dadurch kauft der Kunde immer ein Gesamt-Produkt,

das über die jeweilige Garantie bzw. Gewährleistung verfügt, die für das gesamte Fahrzeug kommuniziert wird.

taxiaktuell

Der Kunde kann dann also zu einem Vertragspartner der jeweiligen Marke gehen?

JürgenHatscher

Ja, genauso ist es. Kein Kunde muss sich direkt an uns wenden und z. B. aus München zu uns an die "südliche Nordsee" fahren, wenn wir einmal einen Fehler zu vertreten haben sollten.

taxiaktuell

Verfügt das Autohaus denn über das dazu notwendige Know-how?

JürgenHatscher

In der Regel ja, wobei wir im Hintergrund sofort eingreifen und helfen können. Auch die Teilver-

sorgung ist binnen kürzester Frist sicher gestellt, da wir über ein riesiges Lager verfügen, in dem nahezu jedes Teil auch älterer Fahrzeuge vorhanden ist. Schwieriger wird es natürlich bei Folierungen, da diese erhebliches Know-how erfordern. Hier dienen wir dann als Schnittstelle und vermitteln einen Kontakt zwischen dem Autohaus und einem unserer vielen regionalen Fachhändler, so dass auch hier ein flächendeckender Service ohne Nachteile für den Kunden vorhanden ist.

taxiaktuell

Das klingt ja beruhigend, ist es das in der Tat auch?

JürgenHatscher

(lacht) Natürlich, schließlich haben wir nicht nur im Taxi-Bereich 10.000-fache Erfahrung, sondern fertigen ja noch viel größere Stückzahlen an Sonderfahrzeugen wie

z. B. Militär-, Feuerwehr-, Polizei- und Fahrschulfahrzeuge sowie ganze Sonderserien. In diesen Bereichen gibt es kaum einen Hersteller oder Importeur, der nicht bei uns in z. T. großem Stil fertigen lässt. In dieser Position könnten wir uns als langfristig agierendes Unternehmen gar nicht erlauben, die ausgelieferten Fahrzeuge nicht äquivalent zu bedienen. Keine Feuerwehr käme auf die Idee, ihr Notarztfahrzeug zu uns zu bringen, um eine kleine Reparatur durchführen zu lassen, bei der die Fahrzeit gravierender zu Buche schlägt, als die eigentliche Reparatur.

taxiaktuell

Für welche Marken arbeiten Sie zur Zeit?

JürgenHatscher

Es wäre zwar einfacher, die Marken aufzuzählen, für die wir nicht arbeiten, wenn wir uns jedoch auf die werkseitigen Taxi-Modelle beziehen sind das in alphabetischer Reihenfolge Chevrolet, Citroen, Dacia, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Kia, Lancia, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Seat, Skoda, SsangYong und last but not least Toyota. Eine aktuelle Übersicht findet sich nebst genauesten und stets aktuellen Informationen unter [www.INTAX.de](http://www.INTAX.de) unter dem Bereich "Taximanufactur".

taxiaktuell

Vielen Dank für das Gespräch.



# CDU - pro Taxi

Abgeordneter setzt sich für Taxigewerbe ein

Der tourismuspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Klaus Brähmig MdB unterstützt auch in seinem Wahlkreis (Sächsische Schweiz/Weißeritzkreis) das Taxi- und Mietwagengewerbe. Anlässlich der 60-Jahrfeier der Taxigenossenschaft Pirna e. G. hält der Abgeordnete Klaus Brähmig am 5. Mai 2007 ein kurzes Grußwort und verspricht dem Vorstandsvorsitzenden Andreas Urban und seinem Stellvertreter

bewerb sieht man dringenden Gesprächsbedarf. Klaus Brähmig löst bereits am 14. Mai 2007 sein Versprechen ein. Aufgrund seiner Initiative kommt es zu einem Spitzengespräch zwischen Landrat Michael Geisler und den Vorstandsmitgliedern der Pirnaer Taxigenossenschaft e. G.. Landrat Geisler sagt der Taxigenossenschaft Pirna eine gewissenhafte Prüfung ihrer Probleme in den o. g.



(Foto v.l.n.r.: Landrat Michael Geisler, Andreas Schubinski, Andreas Urban, Horst-Dieter Horsitzky und Klaus Brähmig MdB)

Horst-Dieter Horsitzky, sich auch in Zukunft für die Belange des Gewerbes einzusetzen. Der Vorstand der Taxigenossenschaft bemängelte an diesem Abend Probleme mit der Verwaltungsebene im Landratsamt Sächsische Schweiz. In den Themenbereichen Gewährung von Konzessionen, Bekämpfung der Schwarzarbeit und unlauterem Wett-

Themenbereichen zu. Regelmäßige Treffen zwischen Politik, Verwaltung und Gewerbevertretung werden vereinbart. Brähmig, der sich in den letzten Jahren auf der Bundesebene für Bürokratieabbau, fairen Wettbewerb und zusätzliche Einnahmemöglichkeiten im deutschen Taxigewerbe eingesetzt hat, hält auch vor Ort den Kontakt zur Unternehmerbasis.



# Frische Köpfe in der Landeshauptstadt

## Neuer Vorstand beim TVD Landesverband Berlin

In der letzten ordentlichen Mitgliederversammlung des Landesverbandes Berlin, wurde ein neuer Vorstand gewählt. Neuer Vorsitzender des Vorstandes ist Stephan Berndt, stellvertretender Vorsitzender Hayrani Aygün (Thea Winderlich ist leider ausgeschieden). Dem erweiterten Vorstand gehören nun Burkhard Bründel (Öffentlichkeitsarbeit) und Rainer Staeck als Schatzmeister an. Taxi aktuell sprach mit den neuen Vorständen.



**taxiaktuell**

Was sind die wichtigsten Ziele Ihrer Arbeit?

**RainerStaeck**

Es geht uns vor allem darum, dass wir unserem Gewerbe wieder eine gewichtige Stimme gegenüber der Berliner Politik geben. Die Berliner Taxiinnung und der Taxiverband Berlin (TVB) sind bisher nicht in der Lage gewesen, sich abzustimmen und Kompromisse einzugehen. Aber nur mit Einigkeit und Stärke wird man die Politik zu Veränderungen bewegen können. Bisher fehlten der Politik häufig klare Grundlagen, um richtungweisende Entscheidungen zu treffen. Nicht allein die Politik hat in Berlin versagt, es sind die genannten Verbände, die diesen Stillstand mitzuverantworten haben.

**taxiaktuell**

Wie wollen Sie raus aus dieser Sackgasse?

**StephanBerndt**

Als neuer Verband wollen wir so

schnell wie möglich ins Anhörungsverfahren. Den Antrag werden wir umgehend stellen. Alte Feindschaften werden wir begraben und mit TVB und Innung versuchen, Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten. Andernfalls wird die Berliner Politik auch in der Zukunft keinen unserer Interessenverbände ernst nehmen. Ansatzpunkte für Gemeinsamkeiten sind eine angemessene Tarifanpassung, die Begrenzung der Konzessionen und effiziente Möglichkeiten für Taxiunternehmen, Werbeeinnahmen zu erzielen. Diese Themen müssen ergebnisoffen ausdiskutiert werden, bevor man sich mit der Politik an einen Tisch setzt. Dann - und nur dann - werden unsere Vorschläge wieder auf offene Ohren stoßen und umsetzbar.

**taxiaktuell**

Woher kommt Ihr Optimismus, die Innung und der TVB seien kooperationsbereit?

**BurkhardBründel**

Schmerzhaft mussten wir in den letzten Monaten und Jahren feststellen,

dass es nur gemeinsam geht. Ein weiterer Akteur, der bei der Gewerbepolitik haut und sticht, kann nichts positiv verändern. Wir bauen auf Kommunikation und Kompromissbereitschaft. Wir werden je nach Thema aber auch mit wechselnden Koalitionen arbeiten, um ein Maximum unserer Ziele zu erreichen. Wer aber nur mit dem Kopf durch die Wand will, wird weiter mit einem Brummschädel durch die Welt rennen und dem Gewerbe schaden.

**StephanBerndt**

Betrachten Sie das als Friedensangebot. Wer nicht mit uns auf einen konstruktiven Weg kommt, der wird auf der Strecke bleiben. Kein Gewerbe der Welt darf unter seinen Interessensvertretern leiden. Das müssen wir in Berlin beenden.

**taxiaktuell**

Herr Aygün, Sie vertreten die Interessen der türkischen Unternehmer. Wo liegen hier Ihre Schwerpunkte?

**HayraniAygün**

Die türkischen bzw. türkisch-

stämmigen Unternehmer wollen als gleichwertiger Bestandteil des Gewerbes akzeptiert und an Entscheidungen beteiligt werden. Sonst haben wir dasselbe Interesse, wie alle anderen Unternehmer auch. Wir wollen, dass sich unsere Arbeit wieder lohnt. Vergessen Sie bitte nicht, dass viele meiner Kollegen - wie auch ich - bereits deutsche Staatsbürger sind. Etwa die Hälfte aller Berliner Taxikonzessionen werden von türkischen Unternehmen betrieben. Trotzdem werden meine türkischen und türkischstämmigen Kollegen von den Gewerbevertretern der Innung und des TVB ausgeblendet. Dabei präsentieren diese Gewerbevertretungen gerade mal noch ca. zehn Prozent aller Berliner Taxiunternehmen.

**BurkhardBründel**

Wir wollen unsere türkischstämmigen und türkischen Kollegen einfach mehr in die Gewerbepolitik einbinden.

Heute findet man ungepflegte, deutsche Kollegen in ihren alten, verbeulten und verdreckten Taxis sitzen, genauso finden Sie viele türkische Fahrer mit Krawatte in neuen E-Klassen. Die allgemeine Stigmatisierung und Ausgrenzung einer großen Gruppe unseres Gewerbes nur aufgrund ihrer Herkunft machen wir nicht weiter mit.

**taxiaktuell**

In Ihren Ausführungen sprechen Sie ein Thema am Rande an, das gerade in Berlin sehr umstritten ist, das Thema „Qualität der Dienstleistung im Taxigewerbe“. Was haben Sie vor, um die Qualität zu verbessern?

**RainerStaeck**

Der Zugang ins Gewerbe muss erschwert werden. Der Nachweis der Ortskenntnis, ausreichende

deutsche Sprachkenntnisse und der erfolgreiche Abschluss eines Dienstleister-Kurses sollten Mindeststandards sein. Auch bei den eingesetzten Taxen sollten technische und qualitative Mindeststandards gelten. Denkbar wäre die Kontrolle des Gewerbes durch die IHK Berlin. Mit Hilfe von Mystery-Man-Checks bei denen ein Gast, der für das Fahrpersonal nicht als Prüfer erkennbar ist, die Dienstleistung, das Verhalten der Mitarbeiter und die Einhaltung der technischen Standards überprüft, könnten wir der Problematik entgegenreten. Der Strafkatalog muss mit Bußgeldern starten und bis zum Entzug der Konzession gehen.

**StephanBerndt**

Sicherlich ist uns bewusst, dass sich nur ein gesundes Unternehmen ordentliche Autos leisten kann. Nur wer Rücklagen bilden kann, wird auch in neue Fahrzeuge investieren. Anders als viele andere Verbände fordern wir von der Politik aber keine Subventionen. Was wir aber fordern, ist ein neuer Ordnungsrahmen, der das Abdriften unseres Gewerbes in die Wirtschaftskriminalität und Armut verhindert. Erst wenn wir die Rahmenbedingungen entsprechend verändert haben, ist Qualität dauerhaft zu gewährleisten.

**taxiaktuell**

Wie wollen Sie sich als junger Verband in Berlin Gehör und politisches Gewicht verschaffen?

**HayraniAygün**

Mit Heinz Peter und Peter Kristan verfügen wir über ausgewiesene „Lehrmeister“ der Gewerbepolitik. Diese beiden Akteure haben uns gezeigt, nur wer aktiv auf die politischen Akteure zugeht, kann dort ein Bewusstsein für die Situation unseres Gewerbes schaffen und Einstellungen verändern. Die bestehenden

politischen Kontakte werden wir pflegen und vertiefen.

**taxiaktuell**

Was unterscheidet Sie denn von Innung und TVB? Warum sollen die Berliner Taxiunternehmer Ihnen vertrauen?

**StephanBerndt**

Wir arbeiten alle ehrenamtlich und sind wirtschaftlich unabhängig! Bei uns werden Unternehmerinteressen vertreten und nicht ausschließlich die Interessen der Taxizentralen bzw. die Interessen von anderen Wirtschaftsverbänden. Wenn wir dem Gewerbe dienen, wird es automatisch auch unseren Betrieben wieder besser gehen. Neben den politischen Aufgaben, die wir übernommen haben, bieten wir unseren Mitgliederbetrieben auch eine breite Palette an Dienstleistungen an. Dazu sind wir verschiedene Kooperationen eingegangen, von denen alle Seiten profitieren.

**taxiaktuell**

Liebe Vorstandsmitglieder, viel Erfolg bei Ihrer Arbeit und Danke für das Gespräch.

*(Das Gespräch führte Gregor Strabel)*



*(Stephan Berndt, 1. Vorsitzender des TVD Berlin)*



Infos aus den Landesverbänden

# Das TVD-Serviceteam

...stellt sich vor

„Die einen sprechen von Neuanfang - die anderen mit den Unternehmern“

... betitelt „taxi heute“, bundesweites Fachblatt unseres Gewerbes, seinen Bericht über die beiden Bundesverbände beim Leipziger Taxi-Tag im Rahmen der AMI.

Die einen, der BZP, mit sich selbst beschäftigt und mit Auflösungsintendenzen.

Die anderen - das sind wir, der TVD.

### Auftrag Basisarbeit

Solche Bewertungen von außen freuen uns natürlich sehr. Und genau das, was „taxi heute“ - Chefredakteur Jürgen Hartmann „Basisarbeit“ nennt, hat sich das TVD-Serviceteam von Anfang an auf seine Fahnen geschrieben. Als sich in Berlin im September vergangenen Jahres der neue Landesvorstand formierte, gründete sich auch unser Serviceteam.

### Interdisziplinäres Team

Taxiunternehmer, taxispezifische Programmentwickler, Unternehmensberater und Versicherungsfachleute schlossen sich zusammen, um für das Taxigewerbe ein Dienstleistungsnetzwerk auf zu bauen.

Zu diesem Zweck sind die ersten Rahmenverträge schon abgeschlossen. Von diesen Rahmenvereinbarungen profitieren unsere Mitgliedsbetriebe in Form von Rabatten, kostenlosen Beratungsleistungen und Rechtssicherheit.

### Netzwerk fertig gesponnen

Der Netzwerkgedanke geht aber noch viel weiter. Das Serviceteam ist so organisiert, das durch die Arbeit permanent Synergieeffekte entstehen.

### Was ist damit gemeint?

Unsere Arbeit besteht in erster Linie darin, mit den Taxiunternehmern an einen Tisch zu kommen, Anregungen für die Gewerbepolitik auf zu nehmen und Vorschläge und Problemlösungen an zu bieten. Wir gehen an die Taxihalten und, nach Anmeldung, in die Betriebe.

### Auf Wachstumskurs

Dabei bewerben wir natürlich unseren Verband und konnten so in Berlin und Brandenburg seit September 2006 knapp hundert neue TVD - Mitglieder gewinnen. So gesehen ist das Serviceteam nicht nur den Unternehmern von Nutzen, es kann bewiesenermaßen auch treibende Kraft im Auf- und Ausbau neuer und bestehender Landesverbände sein.

Damit nicht genug: Wir sind ständig bemüht, unsere Mannschaft zu erweitern. Denn wir wollen unseren Service bundesweit erbringen. Dazu bieten wir vor allem Taxiunternehmern die Mitarbeit in unserem Team an - und die können sich dadurch ein zusätzliches Einkommen ermöglichen. In unserem Gewerbe sicher von Interesse.

### Nutzenstifter

Die nötigen Zusatzqualifikationen erwerben die Unternehmer in entsprechenden Ausbildungen von den Fachleuten in unserem Team, ohne dass ihnen dafür Kosten entstehen.

Unser Job ist es, anderen Nutzen zu bringen. Dann haben wir selbst bei nahe automatisch Erfolg.

(Stephan Berndt, TVD Berlin)

... wem Ehre gebührt



Auf der Jahreshauptversammlung des TVD wurde Klara Hielscher vom 1. Vorsitzenden Peter Kristan zum Ehrenmitglied ernannt. Klara gehörte zu den ersten Hamburger TVD-Mitgliedern und wurde 1999 in den erweiterten Vorstand gewählt, wo sie sich bis zu diesem Jahr für die Kollegen einsetzte.

Als TVD-Pionierin durfte sie die ganze Wut der Hamburger BZP-Funktionäre auskosten. So wurde sie zusammen mit den anderen TVD-Mitgliedern im LPVG-Vorstand aus ihrem Landesverband ausgeschlossen, konnte sich dort aber erfolgreich wieder hineinklagen.

Noch brutaler, weil mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen verbunden, war die Kündigung ihres Teilnahmevertrages durch die Hansa Funktaxi e.G..

Klara hat diese Schläge im Gegensatz zu anderen, die kapituliert oder sogar die Seite gewechselt haben, „wie ein Mann“ weggesteckt und weitergekämpft. Gebremst wurde sie erst durch gesundheitliche Probleme, die in den vergangenen Jahren zu mehreren Krankenhausaufenthalten führten. Der kaputte Rücken, eine häufige aber nicht offiziell anerkannte Berufskrankheit der Taxifahrer, zwingt sie nun, kürzer zu treten. Aber auch ohne Vorstandsposition wird Klara mit ihrer gewerbepolitischen Erfahrung und ihrer untrüglichen Menschenkenntnis weiter für den TVD arbeiten und ihren Hamburger Kollegen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Infos aus den Landesverbänden

# Almosen statt Tarifreform

Aktuelle Taxi-Tarifrunde in Hamburg

Seit 7 Jahren besteht in Hamburg eine Taxitarifstruktur, die den Anforderungen an eine Großstadt mit hoher Verkehrsdichte nicht gerecht wird. Beide Landesverbände des TVD (LHT und HTV) kritisieren dies seit Jahren, stoßen jedoch bei der Aufsichtsbehörde, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, auf taube Ohren. Offensichtlich ist es politisch nicht gewollt, die Taxitarife in Hamburg auf ein wirtschaftlich tragfähiges Niveau zu heben.

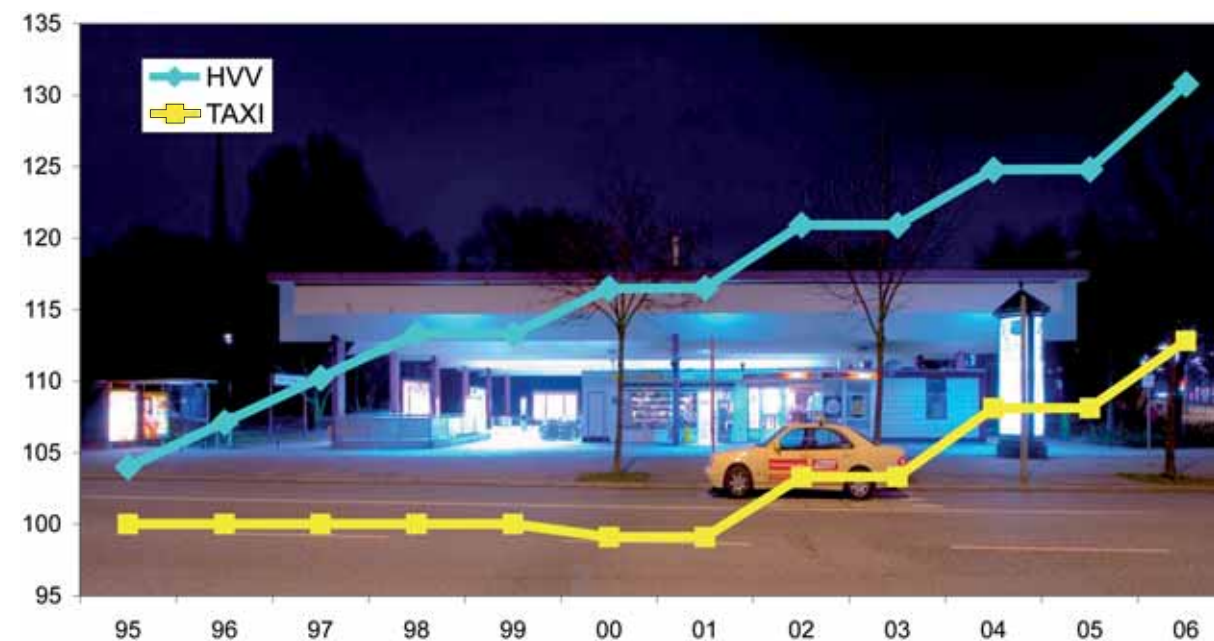
Selbst der Wahlkampf zur Bürger-

käme. Das von den Beamten vorgelegte Angebot zur Tarifierfassung fällt dagegen mehr als dürftig aus. Eine Erhöhung der Grundgebühr um lediglich 0,20 Euro und eine Anhebung des Kilometerpreises für die ersten zehn Kilometer um 0,01 Euro.

Dabei misst die Behörde ganz offensichtlich mit zweierlei Maß. Während die gleiche Aufsichtsbehörde den Hamburger Verkehrsbetrieben (HVV) seit 1994 Tarifierhöhungen von 35 % genehmigte, lagen die Tarif-

re Trinkgelder. Die haben regelrecht Mitleid mit uns“, so Martin Berndt, Vorsitzender des HTV aus eigener Erfahrung. „Wir brauchen aber keine Almosen auswärtiger Fahrgäste, sondern eine solide Tarifstruktur mit wirtschaftlich tragfähigen Konzepten und angemessenen Preisen“.

Es bleibt abzuwarten, wie die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt auf die Stellungnahmen des HTV und LHT zu deren „Sparschwein-Konzept“ reagiert. Sie liegen den Beamten der BSU schriftlich



schaftswahl, die allerdings erst Ende Februar 2008 stattfinden soll, muss als Argument erhalten, die Taxiunternehmervertreter unter zeitlichen Druck zu setzen.

Dabei sind sich die Landesverbände weitgehend einig: verkehrsbedingte Wartezeiten sollen - ohne Karenzzeit - mit 24 je Stunde vergütet werden. Gleichzeitig schlagen die TVD-Verbände eine deutliche Anpassung der Grundgebühr (LHT: 2,50 / HTV: 3) vor, die den besonders unwirtschaftlichen Kurzstreckenfahrten zugute

anpassungen beim Taxigewerbe im gleichen Zeitraum bei 13%.

Damit blieben die Tarifierhöhungen deutlich hinter dem Kostenanstieg zurück.

Unter dem Strich bleibt also ein dickes Minuszeichen vor den Taxitarifanpassungen mit der Folge, dass Hamburg - immerhin die Stadt mit dem höchsten verfügbaren Einkommen je Einwohner - mit den niedrigsten Taxikurzstreckentaxifahren aufwarten kann. „Fahrgäste aus anderen Großstädten geben uns bereits höhe-

seit dem 11. Mai 2007 vor.

Wie blind sich die Aufsichtsbehörde gegenüber den wirtschaftlichen Realitäten des Taxigewerbes in Hamburg zeigt, wird an den Ergebnissen des zweiten Zwischenberichtes zum Hamburger Taxengutachten deutlich. Dieser zweite Bericht, der erstmals nicht auf Fragebogenauswertungen sondern auf den Auswertungen der echten Taxameterdaten eines Jahres basiert, zeichnet ein erschreckendes Szenario für das Hamburger Gewerbe: Der

durchschnittliche Nettostundenumsatz der Hamburger Taxen liegt bei fast unglaublichen 12,66 €, wobei auch der Durchschnitt der Funktaxen mit 12,95 € kaum höher liegt. Aufgrund der Intervention der Taxizentralen wurde dabei im Gutachten nicht weiter zwischen den einzelnen Zentralen differenziert.

Mit vordergründigen Datenschutzargumenten, tatsächlich aber wohl eher aus politischen Gründen, hat die Aufsichtsbehörde als Auftraggeberin des Gutachtens damit die Chance vertan, ein wirklich transparentes Abbild der Situation im Hamburger Taxigewerbe zeichnen zu lassen.

Trotz aller Unzulänglichkeiten des Gutachtens im Bereich der Kostenkalkulation, liegen nunmehr zumindest Werte aus Echtdaten vor, die die Verbandspolitik des TVD bestätigen und das Märchen von den angeblich



leistungsfähigeren Funkzentralen endgültig in das Land der Fabeln verweisen.

Weitgehend unbrauchbar sind die Ausführungen des Gutachtens aber gerade in einem zentralen Punkt:

Die Kostenmusterkalkulation, die der zweite Zwischenbericht ausweist, leidet sowohl an tatsächlichen Fehlern als auch systematischen Schwächen. Den größten Schnitzer haben sich die Gutachter bei den Lohnkosten geleistet. Dort wurde der Arbeitgeberanteil an den Lohnnebenkosten schlicht vergessen.

Allein diese Position beträgt bei einem Taxi im Mehrwagenbetrieb

mit Funkanschluss etwa 6.500,- €. Auch bei den Fahrzeugkosten wurden Abschreibungen, Wartungs- und Reparaturkosten mit Werten angesetzt, die mehrere tausend Euro unter den tatsächlichen Kosten liegen.

Im „Arbeitskreis Marktdaten“, in dem die Behörde, die Verbände und die Funkzentralen vertreten sind, wurden am 4. Mai 2007 einige Fehler des Gutachtens ausgemerzt, andere jedoch durch zum Teil faule Kompromisse ersetzt.

Als Arbeitsgrundlage einigte sich der Arbeitskreis auf eine Kalkulation, die genau auf der Hälfte der Zahlen des Gutachtens und den Positionen der Verbände liegt. Möglich wurde diese Kostenkalkulation nach dem Basarprinzip durch eine grundsätzliche methodische Schwäche des Erhebungsverfahrens, welche auch in Zukunft die Ergebnisse des Gutachtens zweifelhaft erscheinen lassen.

Die Kalkulation im Gutachten lässt zum Beispiel ein Standardfahrzeug vermissen, an dem sich die Kostenentwicklungen auch über einen längerfristigen Zeitraum vergleichen lassen. Hier hätte sich beispielsweise die mittlere Mercedesbaureihe mit schwächster Dieselmotoren als klassisches Taxi geradezu aufgedrängt. Dieses Verfahren zur genauen Ermittlung der jährlichen Kostenentwicklung ist bei anderen Verkehrsbehörden längst Standard.

So hätten sich die Beamten der BSU zum Beispiel das mustergültige Verfahren der Londoner Verkehrsbehörde vor Auftragsvergabe im Internet ansehen können.

Unter der Internetadresse <http://www.tfl.gov.uk> (Stichwort „taxicosts“ eingeben) ist dort aufgezeigt, wie eine „saubere“ Tarifkalkulation aussehen sollte.

Summa summarum kann als Ergebnis des Arbeitskreises - trotz der unzulänglichen Kalkulation - festge-

halten werden, dass der Betrieb eines Taxis in Hamburg defizitär ist. Dies ist umso erschreckender, wenn man die ohnehin niedrigen Löhne von kaum mehr als 5 € die Stunde für den Fahrer bedenkt.

Ein Unternehmerlohn wurde überhaupt nicht berücksichtigt.

Wollte man auf Basis heutiger Einnahmen den zurzeit diskutierten Mindestlohn zahlen, müsste der Taxenunternehmer bei einer durch das Gutachten ermittelten Nettoeinnahme von 0,87 € pro Kilometer 0,33 € pro Kilometer drauflegen (eine mit den Zahlen des Arbeitskreises Marktdaten überarbeitete Kalkulation kann man per E-Mail unter der Adresse:

[hamburger.taxenverband@hamburg.de](mailto:hamburger.taxenverband@hamburg.de) anfordern).

Der Zweite Zwischenbericht zeigt, soweit er auf den Auswertungsdaten beruht, überdeutlich, dass die Hamburger Politik handeln muss.

Statt die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der Taxenunternehmer schön zu rechnen, ist es erforderlich, dass die im Bundesrecht vorgesehenen Maßnahmen zum Abbau von Überkapazitäten ergriffen werden. Politiker und Beamte der Hansestadt müssen sich der Realität stellen, dass ein Hamburger Taxi dreiviertel seiner Einsatzzeit unbesetzt herumsteht oder auf der Jagd nach Anläufern kreist.

Eine Vogelstraubmentalität, wie sie etwa Herr Huber, Leiter des Baurechtsamtes der BSU und damit Hamburgs oberster Taxibeamter an den Tag legt, ist nicht geeignet, die wichtigen Probleme des Personennahverkehrs in Hamburg zu lösen. Dieser erklärte im April 2007 immer noch sinngemäß, dass es einen Beobachtungszeitraum nur über seine Leiche gäbe und zeigt damit eine feudale Selbstherrlichkeit, wie sie in dieser Behörde offenbar noch weit verbreitet ist.

## Aktuell: Hamburger Tarif soll Senat unverändert passieren

Kurz vor Redaktionsschluss platzte die Bombe: Der Hamburger Senat hat den unveränderten Tarifvorschlag der Behörde auf die Tagesordnung genommen und will bereits am 19. Juni 2007 Fakten schaffen, ohne dass ein ordentliches Anhörungsverfahren stattgefunden hat. Eine Ignoranz, die ihresgleichen sucht und die den Eindruck der feudalen Willkür noch unterstreicht.

Nach der Sitzung des Arbeitskreises Marktdaten vom 4. Mai 2007 war die Kostenkalkulation der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt nur noch Makulatur. Ihren darauf basierenden Tarif hätte die Behörde daraufhin in den Papierkorb werfen müssen.

Die TVD-Landesverbände hatten die Modellrechnung der Aufsichtsbehörde als buchstäbliche „Milchmädchenrechnung“ entlarvt und, trotz der zum Teil „faulen“ Kompromisse im Arbeitskreis, gehofft, dass einigermaßen realistische Zahlen Eingang in die Tarifgestaltung finden würden. Es geschah aber absolut nichts. Dass der Tarif nun auf der Tagesordnung der nächsten Senatsitzung steht, haben die Interessenverbände auch nur inoffiziell erfahren. Ein Schlag in das Gesicht für das Hamburger Taxigewerbe.

Als Reaktion haben die Hamburger Taxler einen einstündigen Warnstreik für Dienstag den 18. Juni 2007 organisiert. Bleibt zu hoffen, dass sich der Senat über dieses Votum der Betroffenen nicht hinwegsetzt und wider jeder Vernunft den völlig unzureichenden Tarif beschließt.

# Von Geheimräten beschlossen

## Neuer Taxitarif für Berlin seit 7. März 2007 in Kraft

Seine Entstehungsgeschichte ist nebulös und doch können die Berliner Taxler erst einmal mit ihm leben. Der Berliner Taxitarif, seit März in Kraft, verschafft den Taxiunternehmern etwas Luft.

Nach sechs Jahren ohne Anpassung und zwölf Jahren ohne wirkliche Tarifierhöhung kann damit das Gewerbe ein wenig aufatmen. Zumal es, wie erste Erfahrungen zeigen, durch die Erhöhung zu keinem spürbaren Fahrgastverlust kam.



Zu verdanken sein, dürfte dieser Erfolg in nicht unerheblichem Maß der transparenten Informationspolitik des Berliner Landesverbandes im TVD.

Während in den letzten Tarifrunden das Taxigewerbe ob seiner Tarifierhöhungsforderungen in der Presse regelmäßig an den sprichwörtlichen Pranger gestellt wurde, gelang es im Vorfeld dieser Tarifrunde Verständnis für die Positionen des Taxigewerbes zu wecken.

Eigene Vorschläge zur künftigen Fahrpreisgestaltung wurden auf breiter Ebene im Mitgliederkreis diskutiert und im Internet öffentlich zugänglich gemacht.

Gespräche mit der Senatsverwaltung, Politikern des Abgeordnetenhauses sowie der IHK rundeten die Öffentlichkeitsarbeit ab und machten das Tarifierhöhungsverlangen für breite Kreise nachvollzieh- und begreifbar.

Umso erstaunlicher erscheint es indes, dass der Tarifantrag selbst in einem Verfahren erarbeitet wurde, das wenig demokratische Züge zeigt: in einem geheimen Treffen der Funktionäre von Taxi Innung und Taxiverband Berlin (TVB) im Herbst, unter Ausschluss der Öffentlichkeit und ohne Beteiligung der betroffenen Unternehmer.

Eine Vorgehensweise, die nach der erfolgreichen öffentlichen Diskussion an Gewerbepolitik nach Gutscherrenart erinnert und in einer modernen Gesellschaft eigentlich keinen Platz mehr hat.

Bleibt zu hoffen, dass die Taxiunternehmer solcher Art „Feudalfunktionsnärstum“ zukünftig eine klare Absage erteilen.

### Der neue Berliner Taxitarif:

**Einschaltgebühr: 3,00 (statt 2,50)**  
**Kurzstrecke: 3,50**  
**0 Km - 7 Km: 1,58**  
**ab 7 Km: 1,20**  
**Verkehrsbedingte Wartezeit:**  
**1. Minute: 0,00**  
**ab 2. Minute: 24,00 / Stunde**  
**ab 5 Personen pro Person: 1,50**  
**Zeittarif: 24,00 / Stunde**



# Vorsicht Regreß!

## Informationspflicht zur Altersvorsorge

Schlechte Nachrichten kommen fast täglich: mit der gesetzlichen Rente geht es permanent weiter bergab. Das alte Umlageverfahren aus Bismarcks Zeiten funktioniert nicht mehr, denn die Geburtenzahlen sind seit vielen Jahren dramatisch rückgängig und die Lebenserwartung steigt im Gegenzug weiter an.

Der Staat setzt auf die private Zusatzversorgung, lässt die Arbeitnehmer aber mit der Frage allein, wie man sich mit dem, was übrig bleibt überhaupt eine nennenswerte, zusätzliche private Rente aufbauen kann.

Hier droht auch Unternehmern des Taxigewerbes ein Risiko, das oft unterschätzt wird.

### Rechtsfalle für Betriebe

Nach derzeitiger Rechtsauffassung haben die Betriebe aufgrund ihrer Fürsorgepflicht gegenüber ihren Beschäftigten eine Informationspflicht zum Betriebsrentengesetz und zur betrieblichen Altersvorsorge.

Leider überblickt kaum ein Unternehmer den Paragraphendschungel in diesem Bereich vollends, so dass Regressansprüche wegen unzureichender Aufklärung der Arbeitnehmer im Falle der späteren Altersarmut nicht ausgeschlossen sind.

Dies hat den TVD veranlasst, über eine Rahmenvereinbarung mit einem der leistungsstärksten Anbieter in der privaten und betrieblichen Altersvorsorge, der Hamburg-Mannheimer Versicherungs AG, ein fachlich kompetentes Serviceteam für das Taxigewerbe aufzubauen.

### Team von Spezialisten

Bei der Gründung des Serviceteams wurde darauf geachtet, dass sich die Mitarbeiter sowohl aus Vorsorgespezialisten als auch aus selbstständigen Unternehmern des Taxigewerbes zusammensetzen, um den branchenspezifischen Problemstellungen gerecht zu werden. Alle Mitarbeiter sind speziell auf private und betriebliche Altersvorsorge sowie auf die besonderen Problemstellungen im Taxigewerbe geschult und müssen entsprechende Prüfungen ablegen.

Das TVD-Service-Team hat ein Beratungskonzept entwickelt, das als kostenlose Serviceleistung in Anspruch genommen werden kann. Durch die Teilnahme an dem Konzept, dokumentiert der Taxiunternehmer, dass ihm im Rahmen seiner Fürsorgepflicht die finanzielle Zukunft seiner Arbeitnehmer am Herzen liegt und ent-

zieht damit etwaigen Regressansprüchen von vornherein den Boden.

Das Beratungskonzept des Serviceteams zeichnet sich durch eine einheitliche Vorgehensweise aus, das in vier Phasen gegliedert ist und von der Betriebskonformen Konzeption über die Einzelberatung bis zur regresssicheren Dokumentation reicht.

Besonders interessant für die Beschäftigten dürfte insoweit die neu hinzugekommene Serviceleistung des TVD-Teams sein, ein neutrales, anerkanntes Gutachten über die persönliche Altersvorsorgesituation mit anschließender Beratung durch einen zertifizierten Altersvorsorgespezialisten zu erhalten.

### Krankenversicherungsschutz verbessern!

Vor wenigen Wochen konnte der bundesweit geltende Rahmenvertrag zwischen dem TVD und der größten privaten Krankenversicherung Europas, der DKV (Deutsche Krankenversicherung AG) für das Taxigewerbe geschlossen werden. Damit konnte der TVD auch diesem brisanten Thema für die Branche nun Rechnung tragen.

Der Rahmenvertrag ermöglicht allen selbstständigen Taxiunternehmern günstigere Beiträge als in der Einzelversicherung und das unabhängig davon, ob es sich um einen Einwagen- oder um einen Mehrwagenunternehmer handelt.

Neben dem umfassendsten Versicherungsschutz im Toptarif enthält der Vertrag auch eine Reihe kostengün-

stiger Basistarife. Diese bieten einen ähnlichen Krankenversicherungsschutz wie die gesetzliche Krankenversicherung.

Ein gerade für das Taxigewerbe besonders attraktives Angebot.

Die Artikel auf dieser Doppelseite zur betrieblichen Altersvorsorge und privatem Krankenversicherungsschutz stammen von Jörg Schlichtiger (49), Versicherungsfachmann (BWV). Er ist Leiter des TVD-Service-Teams für die Bereiche Altersvorsorge und private Krankenversicherung und ebenfalls Mitglied des TVD Landesverband Berlin e.V.,

Telefon: 0175-572 45 43 (TVD-Service-Team),

E-Mail: joerg.schlichtiger@hamburg-mannheimer.de.



Jörg Schlichtiger

## Wir machen das Beste aus Ihrem Lohn!

Die gesetzliche Rente reicht nicht aus – der Aufbau einer eigenen Altersvorsorge wird immer wichtiger. Dabei helfen Ihnen die attraktiven Angebote der Hamburg-Mannheimer in der betrieblichen Altersvorsorge, denn über Steuervorteile und Sozialabgabensparnis fließen Ihre Beiträge "brutto für netto" in Ihre Versorgung. Ob mit einer Pensionskasse oder mit einer Direktversicherung, wir sichern Ihnen Ihre Vorteile. Sie wollen wissen wie das geht? Wir beraten Sie gerne.

**Geschäftsstelle Berlin, Jörg Schlichtiger,  
Telefon: 0175 - 572 45 43**

www.hamburg-mannheimer.de

Ein Unternehmen der  
**ERGO** Versicherungsgruppe.

**KAISERLICH VERSICHERT.**

KOMMT WIE BESTELLT. DIE GÜNSTIGE PRIVATE GRUPPENVERSICHERUNG FÜR SELBSTÄNDIGE TAXI- UND MIETWAGENUNTERNEHMER.

DKV AG - FD 04, Herrn OL Thorsten Petri  
Stresemannstraße 111, 10963 Berlin  
Tel. 0 30 / 85 02 26 86, Fax 0 30 / 85 02 26 87, thorsten.petri@dkv.com

Gestalten Sie als selbständiger Taxi- und Mietwagenunternehmer oder als Inhaber einer Vermittlungszentrale Ihre Gesundheitsvorsorge und die Ihrer Familie jetzt noch effektiver.

Die DKV, die Nr. 1 unter den Privaten in Europa, bietet Ihnen Krankenversicherungsschutz mit einem Höchstmaß an Sicherheit und Leistung. Nutzen Sie die günstigen Konditionen dieses Gruppenversicherungsvertrages:

BEITRAGSNACHLÄSSE, ANNAHMEGARANTIE UND KEINE WARTZEITEN.

Ja, ich möchte mehr über Das Unternehmen Gesundheit!<sup>®</sup> wissen. Ich interessiere mich für die DKV Gruppenversicherung für selbständige Taxi- und Mietwagenunternehmer.

Faxantwort 0 30 / 85 02 26 87

Name \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Telefon privat \_\_\_\_\_

Telefon beruflich \_\_\_\_\_

angestellt  selbständig

DKV AG - FD 04, Herrn OL Thorsten Petri  
Stresemannstraße 111, 10963 Berlin  
Tel. 0 30 / 85 02 26 86, Fax 0 30 / 85 02 26 87, thorsten.petri@dkv.com

Deutsche Krankenversicherung

Ich vertrau der DKV

Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe.





# Qualitätsoffensive für das Taxigewerbe gestartet

## TVD und Fair Travel erarbeiten gemeinsames Gütesiegel

Auf der internationalen Tourismus-börse in Berlin (ITB) sorgten sie bereits für Aufsehen: rund einhundert Berliner Taxen wurden mit dem neuen Gütesiegel „Fair-Taxi“ ausgestattet. Wenn es nach dem Willen der Initiatoren geht, wird die - zunächst nur als Presse-Teaser konzipierte Aktion - schon bald ein ernstzunehmender Marketingfaktor für innovative und qualitätsorientierte Taxiunternehmer sein. Zusammen mit der Entwicklungshilfeorganisation Fair Travel entwickelt der TVD aktuell ein Qualitätsprogramm, das neben den klassischen Qualitätskriterien hinsichtlich Fahrzeugqualität und Fahrerqualifikation auch Aspekte des Umweltschutzes und sozialpolitische Fragestellungen beinhaltet.

### Vier Stufen zum Ziel

Das Qualitätssiegel wird in vier Stufen gegliedert, dessen vorläufige letzte Ausbaustufe die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000 sein wird. Die Vergabe in Stufen trägt dem Umstand Rechnung, dass nicht alle Taxiunternehmen, die sich der Zertifizierung ihres Services verschreiben, aus dem Stand die strengen Kriterien der zweiten und dritten Stufe entsprechen können. „Wir wollen weder die Teilnehmer an der Qualitätsoffensive überfordern, noch ein Qualitätssiegel ohne wirklichen Inhalt schaffen“, so Stephan Berndt, Vorstand des TVD in Berlin zum Auftakt der Kampagne. „Nur wenn es gelingt, das Qualitätssiegel als ech-

tes Total Quality Management System (TQM) zu etablieren, wird der Verbraucher die Zertifizierung des Taxis als Auswahlkriterium für seine Entscheidung für ein bestimmtes Unternehmen akzeptieren“.

### Neutraler Partner

Um insofern jeglichen „Stallgeruch“ für das Siegel zu vermeiden, suchte der TVD bewusst nach einem vom Taxigewerbe unabhängigen Partner für die Qualitätsoffensive.



Schließlich fand man diesen in der international renommierten Entwicklungshilfeorganisation Fair Travel. Fair Travel setzt sich für den „sanften Tourismus“ in aller Welt ein und dokumentiert damit, dass Verkehrspolitik nicht auf nationale Belange reduziert werden kann sondern globalökologische und sozialpolitische Aspekte Einzug auch in nationale Verkehrskonzepte finden müssen.

### Für Alles offen

Wichtig für den Erfolg des Fair-Taxi-Siegels wird es sein, dass die Zertifizierung auch Nicht-TVD-Mitgliedern offen steht.

Deshalb sucht der TVD den offenen Dialog mit den Initiatoren ähnlicher Gütesiegel („Preference-Taxi“), um eine Vereinheitlichung beziehungsweise Vernetzung mit diesen zu erreichen.

Eine Aufsplitterung und damit Verwässerung des Projektes im Bewusstsein der potentiellen Fahrgäste soll unbedingt vermieden werden.

### Verwässerung vermeiden

„Eine Vielzahl von Gütesiegeln mit vielleicht völlig unterschiedlichen Kriterien bringt den Unternehmern

letztlich nichts“, konstatiert denn auch Stephan Berndt weiter. „Wir gehen auf die Konkurrenz zu und stellen unser Konzept zur Diskussion, um es möglichst im gesamten Gewerbe zu etablieren“. Dabei sei man in vielen Punkten kompromissbereit, solange und soweit der Charakter des Gütesiegel als tatsächliches Qualitätsbarometer nicht angetastet wird.

Taxi aktuell wird in späteren Ausgaben weiter über die Qualitätsoffensive berichten und die Einzelheiten des Qualitätsstufensystems für interessierte Unternehmer darstellen.

# Justizias Lächeln

## Im Wirrwar des Paragraphenschungels.

### Kein Fahrverbot trotz früherer Vergehen

Wer in vergangenen Jahren mehrmals geblitzt wurde, muss bei erneutem Verstoß gegen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht zwangsläufig mit einem Fahrverbot rechnen.

Im konkreten Fall, den das OLG Bamberg entschieden hat und auf den der Deutsche Anwaltverein hinweist, hatte ein Autofahrer in den Jahren 2000, 2002 und 2004 dreimal wegen zu schnellen Fahrens rechtskräftige Bußgeldbescheide erhalten und die entsprechenden Beträge bezahlt. Seine Verkehrsverstöße lagen in allen drei Fällen unter der Geschwindigkeit, bei der regelmäßig ein Fahrverbot verhängt wird.

Auch im vierten Fall im Jahre 2005 war er zu schnell gefahren, allerdings erneut unterhalb der Regelfahrverbotsgrenze. Dennoch hatte ihn das Amtsgericht zu einem Fahrverbot von einem Monat verurteilt. Es wollte damit die Uneinsichtigkeit des Autofahrers ahnden. Er habe aus den bisherigen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht die richtige Lehre gezogen.



Dieser Ansicht widersprachen die Richter des OLG Bamberg. Bei drei vorhergehenden Geschwindigkeitsüberschreitungen von jeweils weniger als 26 km/h innerhalb von vier Jahren sei die Anordnung eines Fahrverbotes allein wegen der Vorahndungen unverhältnismäßig. Die Verhängung des Fahrverbotes als „eindringliches Erziehungsmittel“ sei ebenfalls nicht notwendig. (OLG Bamberg, 23. Okt. 06; AZ: 3 Ss Owi 1170/05)

### MPU - mit nur 8 Punkten in Flensburg rechtmäßig

Bislang war alles klar:

18 Punkte in Flensburg und der Führerschein ist weg! Erst wenn der Betroffene die medizinisch-psychologische Untersuchung ("Idiotentest") besteht, bekommt er

den lieb gewonnenen „Lappen“ wieder. Jetzt soll ein Münchner Fahrer mit nur acht Sünderpunkten zum Test.

Das Verwaltungsgericht München verurteilte einen Mann zur Autofahrer-Höchststrafe, der binnen neun Monaten dreimal beim zu schnellen Fahren erwischt worden war. Insgesamt kassierte er dafür acht Flensburg-Punkte. In dieser Situation erhält der Verkehrssünder gewöhnlich einen Brief vom Landratsamt, das auf die hohe Punktzahl hinweist und die Möglichkeit von Seminaren zum Punkteabbau aufzeigt.

Im Münchener Fall ordnete die Behörde gleichzeitig die Teilnahme an einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) an. Gegen diese Anordnung wehrte sich der Autofahrer vor dem Verwaltungsgericht München. Doch vergeblich: Die Richter bestätigten die amtliche Entscheidung, weil die Verkehrsverstöße des bis dahin unauffälligen Mannes in einem so kurzen Zeitraum lagen. Das zeige, dass dem Fahrer die nötige Einsicht in die Gefährlichkeit des zu schnellen Fahrens fehle.

Inzwischen hat der ADAC das Urteil kritisiert, da es das Punktesystem im Ergebnis aufhebt und den Verkehrsbehörden einen weit größeren Ermessensspielraum als bislang einräumt. Das Urteil ist rechtskräftig geworden, da der Betroffene darauf verzichtet hat, Berufung einzulegen. Es stärkt den Verkehrsbehörden den Rücken, die bei mehrfachen gravierenden Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung nunmehr die generelle Führerscheintauglichkeit auch unabhängig vom Erreichen einer „Regelpunktzahl“ durch MPU nachweisen lassen können. Die Praxis wird zeigen, ob die Verkehrsbehörden in Zukunft häufiger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden. Der betroffene Autofahrer bekommt seinen Führerschein jedenfalls erst wieder, wenn er wie ein 18-Punkte-Sünder den Idiotentest besteht. (VG München, DAR 07, 167)

### Vollkaskoschutz aus Deckungskarte

Im Falle eines Unfalls vor Abschluss des Versicherungsvertrages muss die Versicherung nach Aushändigung der Deckungskarte an den Kunden auch für dessen Eigenschaden einstehen. Sie kann sich nicht darauf berufen, es sei kein Vollkaskoschutz vereinbart worden. Das geht aus einem Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe hervor. In dem Fall hatte der Halter seinen Versicherungsagenten



angerufen und um Zusendung einer vorläufigen Deckungskarte gebeten. Das Fahrzeug sollte vollkaskoversichert werden. Kurze Zeit später passierte der Unfall. Den Schaden am eigenen Fahrzeug muss die Versicherung übernehmen, entschieden die Karlsruher Richter, da die Versicherung nicht eindeutig erklärt habe, dass sie lediglich das Haftpflichtrisiko übernehmen wollte. (OLG Karlsruhe, AZ: 12 U 86/06).

**Klargestellt: In Radlerstraßen gilt für Autos Tempo 30**  
Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat in einer Grundsatzentscheidung festgestellt, dass Autofahrer in durch gesondertes Verkehrszeichen ausgewiesenen Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h fahren dürfen. Das Amtsgericht Freiburg hatte die gleiche Fragestellung noch dahingehend beantwortet, dass maximal 50 Km/h zulässig seien. Das OLG begründete seine Auffassung damit, dass sich der Kfz-Anliegerverkehr in der Fahrradstraße der Geschwindigkeit des Fahrradverkehrs anpassen muss. (OLG Karlsruhe, AZ: 2 Ss 24/05).

Zur Erinnerung: Das Verkehrsschild enthält ein weißes Fahrrad in einem blauen Kreis. Darunter ist folgender Aufdruck angebracht: „Diese Straße ist dem Radverkehr vorbehalten. Ausnahme: Kfz-Anliegerverkehr mit mäßiger Geschwindigkeit“.



**Auffahrunfall: Hintermann nicht immer Schuld**  
Vor Gericht setzten die Richter des Kammergerichts Berlin den Grundsatz außer Kraft, dass der Auffahrende immer die alleinige Schuld trägt. Wenn der Fahrer eines Automatikwagens versehentlich auf die Bremse tritt, als er die nicht vorhandene Kupplung betätigen will und damit eine Vollbremsung „hinlegt“, kann der Auffahrende sich auf 50% Teilschuld berufen. Im konkreten Fall hatte eine Frau ihr Fahrzeug so abrupt gestoppt, dass die 30 Meter hinter ihr fahrende spätere Klägerin nicht mehr ausweichen konnte und ihr ins Heck fuhr. Normalerweise führe ein unmotiviertes Bremsmanöver zu einer Schuldverteilung von 1/3 zu 2/3 zu Lasten des Auffahrenden. In diesem Fall sei jedoch eine Halbierung der Schuld angebracht, weil der Kläger nach der Verkehrslage mit dem Bremsmanöver überhaupt nicht rechnen musste. Eine Revision gegen das Urteil wurde nicht zugelassen. (Kammergericht Berlin AZ: KG Berlin, AZ: 12 U 70/05)

**Einstellung von Mitarbeitern**  
Wenn Ihr Unternehmen trotz aller Widrigkeiten wächst, brauchen Sie neue Mitarbeiter, in der Regel Arbeitnehmer. Vor Abschluß des Arbeitsvertrages sollten Sie die Stelle ausschreiben. Die Ausschreibung hat vor allem geschlechtsneutral zu sein, also z.B. „Wir suchen Taxifahrer/-fahrerin...“. Außerdem müssen Sie die Stelle auch als Teilzeitarbeitsplatz anbieten, wenn sich der Arbeitsplatz dafür eignet. Um Altersdiskriminierungen zu vermeiden, hat der Zusatz "jung" oder "älter" zu unterbleiben. Sie dürfen nämlich keine bestimmte Altersgruppe ausschließen. Andernfalls können abgewiesene Bewerber Schadensersatz bei Ihnen einfordern. Im Prinzip können Sie sich unter den Bewerbern für denjenigen entscheiden, der Ihnen nach Ihrer Auffassung am besten geeignet erscheint. Angehörigen derjenigen Staaten, die schon vor dem 1. Mai 2004 EU-Mitglieder waren, dürfen bei der Begründung von Arbeitsverhältnissen nicht benachteiligt werden.

Um später Schadensersatzpflichten wegen diskriminierender Ablehnung eines Bewerbers entgegenzutreten zu können, vermerken Sie in Ihren Personalakten, auf welche zulässigen, weil nicht diskriminierenden Merkmale die Ablehnung gestützt wurde.

Alternativ zur Einstellung von Arbeitnehmern können Sie auch mit anderen Selbständigen (z.B. Subunternehmern oder freien Mitarbeitern) zusammenarbeiten.

Die Tätigkeit muß tatsächlich selbständig durchgeführt werden, also Freiheiten bezüglich Zeit, Ort und Art der Ausübung der Tätigkeit vorhanden sein, damit Scheinselbständigkeit mit Sozialversicherungspflicht und Lohnsteuer ausgeschlossen werden kann. Sie können bei der Einstellung sämtliche für Sie entscheidenden und zulässigen Fragen stellen.

Der Bewerber ist jedoch nur verpflichtet, zulässige Fragen wahrheitsgemäß zu beantworten. Antwortet der Arbeitnehmer auf eine zulässige Frage wahrheitswidrig, steht dem Arbeitgeber meist das Recht zu, den Vertrag später anzufechten, wenn die Einstellung aufgrund der wahrheitswidrigen Antwort erfolgte. Eine wahrheitswidrige Antwort auf eine unzulässige Frage hat für den



Arbeitnehmer hingegen keine rechtlichen Konsequenzen. Uneingeschränkt zulässig sind die Fragen nach Personenstand, beruflichem Werdegang und fachlichen Fähigkeiten. Aber auch nach Vorstrafen wegen Vermögensdelikten dürfen Sie fragen, da beim Kassieren diese Frage zur Einschätzung des neuen Mitarbeiters wichtig ist. Da der Führerschein für die Arbeitstätigkeit erforderlich ist, darf auch nach schwebenden Strafverfahren gefragt werden, aufgrund derer der Führerscheinentzug wahrscheinlich ist. Bei Vertragsschluß können Sie vom Arbeitnehmer die Vorlage der folgenden Arbeitspapiere verlangen: Lohnsteuerkarte, Sozialversicherungsausweis, Kindergeldbescheinigung, Bescheinigung über den im laufenden Kalenderjahr bereits gewährten oder abgeholten Urlaub, Unterlagen für vermögenswirksame Leistungen, Arbeitsbescheinigung und Arbeits- oder Abschlußzeugnis.

**Kündigung: Wer Vorgesetzten beleidigt, fliegt**  
Bezichtigt eine Arbeitnehmerin (hier eine 61jährige Frau mit über 20jähriger Betriebszugehörigkeit) den Geschäftsführer ihres Arbeitgebers in einem privaten Gespräch gegenüber anderen als Lügner, so kann ihr wegen dieser Beleidigung grundsätzlich fristlos gekündigt werden, weil eine derartige Äußerung nicht mehr unter die Meinungsfreiheit fällt. Allerdings reicht bei einer 61 Jahre alten langjährigen Mitarbeiterin aus sozialen Aspekten eine ordentliche Kündigung aus. (Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz, 10 Sa 991/05)



**„Rechts vor links“ nicht auf Parkplätzen**  
Das OLG Naumburg (Az. 10 U 28/06) entschied mit Urteil vom 21.07.2006, daß an Durchgangsstraßen auf Parkplätzen die „rechts vor links“ Regel nicht gilt. Eine Frau fuhr mit ihrem Pkw auf der Durchgangsstraße auf einem Parkplatzgelände eines Einkaufszentrums. Die Durchgangsstraße zweigt von der dortigen Bundesstraße ab und führt am Ende wieder auf diese zurück. Die Fahrerinnen wollten vom Parkplatz kommend auf diese Durchgangsstraße nach rechts einbiegen und stieß dabei mit einem von links kommenden Pkw zusammen. Sie war der Auffassung, daß sie Vorfahrt gehabt hätte, da sie von rechts gekommen sei. Der Bereich, an dem die Fahrerinnen auf die Straße auffahren wollten, war keine Einmündung im Sinne von § 8 StVO, sondern ein sog. anderer Straßenteil im Sinne von § 10 StVO. Solche anderen Straßenteile sind beispielsweise Gehwege, Seitenstreifen, Parkplätze und Tankstellen einschließlich ihrer Zu- und Abfahrten. Wer also von einem solchen Bereich auf eine Straße auffährt, hat beim Fehlen abweichender Verkehrsschilder die Vorfahrt der Straßenbenutzer zu gewähren - selbst wenn diese von links kommen. Das Gericht legte dennoch eine Haftungsteilung fest, da der Unfallgegner gegen das in der Straßenverkehrsordnung geltende Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme verstieß und bei unklarer Verkehrssituation nicht angemessen auf den Vorfahrtverstoß der Pkw-Fahrerin reagiert hat.

**Richtigstellung**

In der taxi aktuell Ausgabe 07 aus 2006, wurde berichtet, dass Herr Uwe Lange auf der Sitzung des Hamburger Tourismusverbandes „in Gegenwart von Vertretern des Hotelgewerbes für kostenpflichtige Taxenstände vor deren Haustür plädiert“ habe. Herr Lange weist die Redaktion daraufhin, dass er diese Aussage so nicht getroffen habe. Dies ist richtig. Aus dem Protokoll der Sitzung geht hervor, dass Herr Lange an die Ausschussmitglieder appelliert hat „dementsprechend (das heißt im Sinne einer Selektion der Taxen Red.) auf die Politiker einzuwirken. Eine Auslese der qualitativ einwandfreien Taxen - ähnlich wie am Flughafen - könnte zum Beispiel auch durch Hotels erwirkt werden“. Herr Lange weist zu Recht daraufhin, dass seine Aussage keinen Hinweis über eine Kostentragungspflicht zu Lasten des Taxigewerbes enthält. Die Redaktion bittet das Interpretationsversehen zu entschuldigen und dankt für die Richtigstellung.

www.volkswagen-taxi.de

## Spar-Taxi



Durch die außergewöhnlich sparsamen, drehmomentstarken TDI®-Motoren ist Ihr Volkswagen Taxi die kostengünstige Alternative. Dank der niedrigen Betriebskosten bleibt immer noch was fürs „Schweinefutter.“



Die Taxi-Modelle von Volkswagen



# Kleines Quiz zur Sicherheit

Gerhard Uhlig gibt Verhaltenstipps

### Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die Mitglieder der AG Technik/Notruf/Sicherheit halten es für wichtig, dazu beizutragen, dass sich mehr Taxiunternehmer und -fahrer als bisher Gedanken über die Gefahren machen, die ihnen im täglichen (vor allem nächtlichen) Fahrdienst drohen. Viel zu viele Kollegen und Kolleginnen verdrängen den Gedanken, dass sie gefährdet sind.

Daher sind sie im Ernstfall oft völlig unvorbereitet, kopflos und daher auch hilflos. Am Beispiel einer selbst erlebten Taxifahrt als Fahrgast möchten wir Anfänger und vielleicht auch „alte Hasen“ zunächst einmal zum Nachdenken anregen.

### Kurz vor Feierabend

Taxistand Innenstadt Berlin, nachts ca. 1:30 Uhr. Der Gast steigt in das Taxi, der Fahrer liest in einem Buch. Der Gast nennt das Fahrziel. Es ist eine ruhige, schlecht beleuchtete Nebenstrasse in einem Vorort. Der Fahrer schaltet - ohne sich umzudrehen - die Leseleuchte aus und fährt sofort los. „Au fein! Da kann ich ja gleich Feierabend machen“. Auf die Nachfrage des Gastes, wie denn das Geschäft gewesen sei, antwortet er: „Ich bin zufrieden“. Im weiteren Verlauf der Fahrt erfährt der Gast, dass der Fahrer geschieden ist; die Frau sei wegen der vielen Nachtfahrerei mit den Kindern weggezogen und er habe sich noch nicht wieder gebunden. Nach etwa 20 Minuten Fahrzeit ist das Ziel erreicht.

### Der Moment der Wahrheit

Der Gast sagt dem Fahrer etwa 50 Meter vor dem Ziel, wo er anhalten solle. Der Fahrer hält an, schaltet den

Fahrpreisanzeiger auf „Kasse“, schaltet das Innenlicht an. Der Gast will sein Geld zum Bezahlen hervorholen. Der Fahrpreis ist so, dass es sich anbietet, mit einem Schein zu bezahlen - bei angemessenem Trinkgeld - ohne Wechselgeldrückgabe. Bevor er sein Geld hervorgeholt hat, sieht er bereits das offene Portemonnaie des Fahrers mit mehreren 50-Euro-Scheinen.

Nanu? Hat der Fahrer etwa eine 48- oder 60-Stundenschicht gefahren?

Der Gast zahlt und versucht dem Fahrer zu erklären, dass er sich etwas leichtsinnig oder unvorsichtig benommen habe. Der Versuch scheitert sofort. „In meinem Auto bin ich der Boss. Hausrecht! Bei mir wird getan was ich will! Das passiert nur den Idioten!“ Der Gast steigt aus, das Taxi verschwindet in der Dunkelheit.

### Was war falsch?

Hat der Fahrer Fehler begangen die seine Sicherheit beeinträchtigen? Wie viele? Welche? Wie hätte er seine Sicherheit erhöhen können? Wir lassen euch jetzt ein bisschen nachdenken. Ihr dürft uns auch schreiben. In der nächsten Ausgabe werden wir euch die erklärende Lösung geben.

### Vorsicht Trickbetrüger

Ganz grobe Gewalttaten gegenüber Taxifahrern sind zum Glück relativ selten, dennoch sind es zu viele Taten mit zu vielen Opfern! Eine vielfach größere Zahl von Fahrern wird von Dieben und Trickdieben um ihr hart erarbeitetes Geld gebracht. Besonders Trickdiebe sind Serientäter. Sie nutzen Schwächen

ihrer Opfer rücksichtslos aus (Leichtsinn, Gedankenlosigkeit, Bequemlichkeit, Faulheit, Dummheit usw.). Wir kennen viele der angewandten Tricks, aber sicher nicht alle mit ihren Variationen.

Es wäre schön, wenn wir Eure Briefe erhalten würden, in denen Ihr schildert mit welchen Tricks Ihr hereingelegt wurdet (oder Euch bekannte Kollegen). Vielleicht lässt sich dann



mit Eurer Mithilfe diese Straftatenart an Taxifahrern, die zu selten bei der Polizei angezeigt wird, in ihrer Häufigkeit senken.

Wir raten jede Tat bei der Polizei anzuzeigen, auch bei Euren Funkzentralen und Gewerbevertretungen Bescheid zu sagen, damit notwendige Warnungen herausgegeben werden können. Nicht angezeigte Taten erleichtern den Tätern eine leichte Fortsetzung ihrer Straftaten.

Wir wünschen Euch sichere Fahrt!

### Ihr Gerhard Uhlig

Der Autor Gerhard Uhlig ist Mitglied der AG Technik/Notruf/Sicherheit im TVD. Die Auflösung bringen wir in der nächsten Taxi-aktuell.



# Schleswig-Holstein: Zwangsmitgliedschaft im Verband T & M

## Unlauterer „Mitgliederfang“ mit Tarifdiktat

Eine besonders perfide Art, sich Neumitglieder zu verschaffen, hat der Landesverband der Taxi- und Mietwagenunternehmer in Schleswig-Holstein für sich entdeckt: Bauernschlau und rechtswidrig haben die findigen „Unternehmervertreter“ in die Neufassung der Rahmenvereinbarung mit Krankenkassen und Krankenkassenverbänden eine Klausel eingebaut, die den Mitgliedern des Verbandes höhere Kilometerentgelte garantiert. Diese Klausel scheint den Verbandsfunktionären so wichtig gewesen sein, dass sie darüber eine, gegenüber dem bisher geltenden Tarif, weitere Verschlechterungen in Kauf nahmen.

### Fünf Silberlinge

Ganze 5 Cent bekommt, wenn es nach dem Willen der Verbandsmacher geht, das Mitgliedsunternehmen pro Krankenfahrtkilometer mehr gegenüber dem nicht zahlenden Unternehmer. „Eine Nötigung ersten Grades“, bezeichnet Peter Roeder, TVD Vorstand in Schleswig-Holstein, die Klausel. „Es kommt einer Zwangsmitgliedschaft gleich, wenn sich ein Unternehmer aus Existenzangst die zusätzlichen Cent über einen Verbandsbeitritt sichern muss. Diese Pseudoverbändler besitzen dann auch noch die Frechheit ein solches Machwerk den Behörden als Sondertarif zur Genehmigung vorzulegen“, so Roeder weiter.

### Die Keule schlägt zurück

Indes kann sich die Klausel für den T & M als Bumerang herausstellen: das Taxitarifrecht verbietet die Ungleichbehandlung bei gleicher Leistung ebenso, wie es die Angemessenheit der Beförderungsentgelte vorschreibt. Beides Punkte, von der die Rahmenvereinbarung des T & M meilenweit entfernt bleibt, aber das war wohl nicht das Ziel bei den Verhandlungen.

Betroffene Unternehmer melden sich bitte bei Peter Roeder unter Tel.: 04531-5505 oder Email: citytaxi4040@t-online.de.



# Hamborger Droschkenkutscher

Plattdeutsches Originalcouplet von Heinrich Köllisch

Ick bün en Droschkenkutscher,  
Datt sütt mi jeder an.  
Ick holl all manches Jahr hier,  
op Posten mit mien Gespann.  
Ob Winter oder Sommer,  
Dat kümmert mi nich veel,  
Ick in min Gaul, de Schimmel,  
wi sünd een Liev, een Seel!  
Is he ook grod keen Renner,  
he kummt doch ut de Stell.  
Mien Schimmel, de is lang nich  
slech,  
de kennt in Hamborg jeden Weg.  
Bi den nützt gor keen Pietsch wat,  
un bruk ick se ook mol,  
denkt he bi sick: Hau du man to,  
dat is mit puttegol!  
Doch wenn dat dor kummt mol op  
an,  
stoht wi ook beide unsen Mann!

*nennt man uns ook groff, dass  
Hatt is doch good.  
Bün ümmer gemüddlich, kummt  
mi keener dumm,  
Ick bün en echt Hamborger Jung!*

As Droschkenkutscher droff man  
Nich segg´n allns, wat man weet.  
Ick kiek mi bloß mien Lüd an,  
denn wet ick all Bescheed.  
Ick speel ümmer den Dumm´n -  
un bün dorbi doch slau!  
Mi mokt´ s so licht keen X for´n U,  
ick heur un seh genau.  
Dat ligt bi uns so int Geschäft,  
ick mok dorbi mien´ Snitt.  
Fohr langsam , wenn man will, ook  
snell,  
wo´t düster is, un ook, wo´t hell.  
Wokeen ick fohr, dat is mi putt,  
wenn sick dat man rentiert;  
mien Schimmel weet mit mi  
Bescheed,  
de is op allns studiert.

Un weil ick so prachtvull swiegen  
kann,  
fohrt mit mi ook geern jedermann!

### Refrain

Dat is as Droschkenkutscher  
nu her all manches Johr,  
datt ick mit mien ool Schimmel  
hier nu dorch Hamborg fohr.  
De scheune Tied von freuher,  
de is to´n Deubel längs,  
de Omnibus un Strotenbohns,  
de mokt uns Konkurrenz.  
Doch mi sallt nich schenieren,  
uns kriegt se doch nich dood,  
un wat ook Nee´ s mag noch geb´n,  
ohne uns könt se jo doch nich  
leb´n,  
denn is mol wat Besond´res,  
gliek mutt en Droschke her,  
de Fremden un ook de Hotels,  
de hebbt uns neudig sehr!  
Un drückt se uns ook noch so swor,  
wi sünd bitt jetzt noch ümmer dor!

*Refrain:  
Mien Stolz is, ick bün en echt  
Hamborger Blood,*

	4	1				2	6	
					6	4	1	3
9	2				1	8	5	
2	6				7	5		8
4	1	7	8	5	9	6	3	2
8		9	2				7	4
	9	2	6				8	1
6	3	4	1					
	7	8				3	4	

### Refrain

En Hamborger Droschkenkutscher  
sien Kleedung is nich fien,  
wi mokt nich veel Geschichten,  
wie de Kutschers dor in Wien.  
De drägt lackierte Stebeln,  
Manschetten un´n fien´ Hoot;  
hier vörn son Bodderlicker,  
dat is bi uns keen Mod!  
Trotzdem, wi Droschkenkutschers,  
wi sünd noch lang´nich dumm,  
Twüschen uns, dor geev´t all man-  
chen bi,  
wat man so seggt, en groot Genie:  
Thedje Wachtel un Hein Bötel,  
dat weurn von uns Kolleg´n,  
weurn ook man  
Droschkenkutschers,  
dor kummt so licht keen geg´n!  
Denn wies mi mol en annere Stadt,  
de optowiesen hett so wat.

### Refrain



# Impressum

taxi aktuell  
erscheint 4 x im Jahr  
Auflage 20.000

Herausgeber  
Taxiverband Deutschland e.V. TVD  
Bundesverband Deutscher  
Taxi- und Mietwagenunternehmer  
Kurfürstenstraße 115  
10787 Berlin

V.i.S.d.P.  
Peter Kristan

Redaktionsbüro Aschaffenburg  
Senia Williams  
Telefon: (01805) 444 894 321  
Telefax: (01805) 444 894 435  
taxiaktuell@bestpress.de

Redaktion Stuttgart  
Peter Kristan  
Telefon: (07 11) 75 47 5-01  
Telefax: (07 11) 75 47 5-02  
peterkristan@t-online.de

Redaktion Hamburg  
Martin Berndt  
Telefon: 01 75 76 53 815  
Telefax: (040) 7 15 33 82  
hamburger.taxiverband@hamburg.de

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Gregor Strabel  
Telefon: (0163) 315 35 98  
georg.strabel@web.de

Druck  
Druckhaus Main-Echo GmbH & Co.KG  
Weichertstr. 20  
63741 Aschaffenburg

Fotos  
Sebastian Holl, Gaggenau  
Jean Molitor, Berlin  
Matthias Schmidt, Aschaffenburg  
ZE Taxi Forum/  
Manfred Domanl, Wien  
Pixelio.de, Flickr.de  
Fototester.de

Beiträge, Briefe, Manuskripte  
senden Sie bitte an

Redaktion taxi aktuell  
Dalbergstr. 2  
63739 Aschaffenburg  
Einsender von Briefen,  
Manuskripten o.ä. erklären sich  
mit redaktioneller Bearbeitung  
einverstanden.

Nachdruck  
© Taxiverband Deutschland e.V.  
Nachdruck - auch auszugsweise  
- nur mit ausdrücklicher  
schriftlicher Genehmigung des  
Taxiverband Deutschland e.V.

Zusendung Nichtmitglieder  
Auf Anforderung wird Nichtmit-  
gliederntaxi aktuell zum Preis  
von 20,- jährlich inkl.  
Versandkosten zugesandt.  
Sie finden taxi aktuell auch im  
Internet unter:  
www.taxiverband.de



## Beitrittserklärung

Diese senden Sie bitte an die Verwaltung des TVD  
Karlsbader Straße 42 · 70372 Stuttgart  
oder unter Fax Nr. 07 11 / 55 23 89

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt  
zum Taxiverband Deutschland e.V. (TVD)  
Kurfürstenstraße 115 · 10787 Berlin

Firma / Zentrale .....	Name .....	Vorname .....
.....	Straße .....	PLZ/Ort .....
.....	Telefon .....	mobil .....
.....	geb. am .....	e-mail .....
.....	Taxi Nr. ....	Gewerbe wird ausgeübt seit .....
.....	zugelassene Taxen .....	Mietwagen .....
.....	Abbuchung ..... ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	.....
.....	Bankverbindung .....	Kontoinhaber .....
.....	Konto-Nr. ....	BLZ .....
.....	Datum: .....	Unterschrift .....

Auszug aus der Gebührenordnung:  
Unternehmer/ Klein- und Mehrwagenbetriebe € 72,-/Jahr; Zuschlag: ab 3 Fahrzeuge € 0,55/Fahrzeug und Monat.  
Verwaltungsgebühr (wenn keine Einzugsermächtigung vorliegt): € 5,50 – Aufnahmegebühr: € 10,50  
Hinweis: Bei Eintritt während der ersten Jahreshälfte (bis 30.6.) ist der volle,  
bei Eintritt innerhalb der zweiten Jahreshälfte (ab 1.7.) der halbe Jahresbeitrag zu leisten.





Der Ausweg aus der Kraftstoff-Falle.



Subaru ecomatic®  
für 0,- €  
bis zum ~~31.12.07\*~~

Verlängert bis zum  
**30.06.07\***  
wegen der großen Nachfrage!



Weltgrößter Allrad-PKW-Hersteller



## Die Alternative für mehr Ertrag: die Subaru ecomatic® Autogas Hybrid-Technologie.

Die nahezu täglichen Preiserhöhungen von Benzin, Diesel und sogar Biodiesel treffen Sie als Taxi-Unternehmer an Ihrer empfindlichsten Stelle:

dem Ertrag. Mit der innovativen Subaru ecomatic® Autogas Hybrid-Technologie können Sie Ihren Ertrag steigern. Einfach, indem Sie Kosten sparen.



Ab sofort können Sie den geräumigen Outback 2.5i, den vielseitigen Forester 2.0X sowie den eleganten Legacy 2.0R mit ecomatic® Autogas Hybrid-Technologie inklusive 3 Jahren Garantie bis 100.000 Kilometer erhalten. Testen Sie die einzigartige Kombination aus Allrad, Autogas und Automatik. Nicht zu vergessen:

Jeder Subaru ist ein hervorragendes Beispiel für Sicherheit, Qualität, Zuverlässigkeit – und als Autogas Hybrid ein effizienter Ertragsbringer. Im wahrsten Sinne eine Bereicherung für jede Taxiflotte.

### Die Vorteile der Subaru ecomatic® Autogas Hybrid-Technologie:

- bis zu 50% niedrigerer Kraftstoffpreis bei 0,64 € pro Liter Autogas (Stand Mai 2007)
- Laut ADAC ist Autogas zurzeit die günstigste Kraftstoffalternative (ADAC-Presse-Information 31.10.2006)
- 3 Jahre Garantie bis 100.000 km bei Neuwagenkauf
- über 2.300 Autogas-Tankstellen in Deutschland
- kaum Platzverlust durch Autogas-Anlage
- einfaches Umschalten zwischen Autogas und Benzin
- bis zu 10% geringere CO<sub>2</sub>-Emission
- große Reichweite
- ADAC-bestätigte Sicherheit (ADAConline 12/2004)
- steuerliche Förderung bis zum 31.12.2018.

Mehr Infos unter [www.subaru-ecomatic.de](http://www.subaru-ecomatic.de)

\* Die Aktion gilt nur vom 24.05.2007 bis 30.06.2007 (es gilt das Kauf- und Zulassungsdatum) bei teilnehmenden Subaru Partnern in Verbindung mit dem Kauf eines Neuwagens mit der ecomatic® Autogas Hybrid-Technologie (Modelljahr 2007; ausgenommen Sondermodelle). Die Aktion ist nicht kombinierbar mit anderen Aktionen der SUBARU Deutschland GmbH; ausgenommen Leasing- und Sonderfinanzierungsangebote.

Kraftstoffverbrauch innerorts: von 15,8 l/100 km bis 11,9 l/100 km, außerorts: von 9,8 l/100 km bis 6,6 l/100 km, kombiniert: von 11,9 l/100 km bis 8,5 l/100 km.  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: von 220 g/km bis 184 g/km.