



Das Jahr 2008 im Rückblick

Geschäftsbericht 2008

Wirtschaftliche Entwicklung: Trotz Krise nur teilweise Einbrüche

Die bereits im Jahre 2005 beginnende positive wirtschaftliche Entwicklung hat in den Jahren 2006 und 2007 zu einem deutlich spürbaren Geschäftsanstieg bei den deutschen Taxiunternehmen geführt. Insbesondere in den Städten sind die Umsatzzahlen durchschnittlich um 5 Prozentpunkte gestiegen, in einigen Städten war die Entwicklung sogar zweistellig. Diese erfreuliche Entwicklung schien sich Anfang 2008 zunächst fortzusetzen, dann aber schlug die Finanz- und Wirtschafts-

sondere den auf Flughafenverkehr ausgerichteten Kollegen spürbare Einbußen von 10 – 20% gebracht, insgesamt ist das Geschäft im Jahre 2008 aber weitgehend stabil geblieben, im Verlaufe des Jahres 2009 bis Herbst um 5 bis 7% zurückgegangen. In Kleinstädten und auf dem flachen Land war das Geschäft auch 2009 sogar im Wesentlichen unverändert, wenn auch ausgehend von einem niedrigen Niveau. Hier mag sich einerseits schon die Taxiangewiesenheit der stetig älter werdenden Bevölkerung positiv auswirken, andererseits muss man sicher auch konstatieren, dass bspw. von den Krankenkassen bei Krankenfahrten kaum noch Fahrten eingespart werden können. Die Menschen, die wirklich als allerletztes Mittel von uns gefahren werden müssen, weil keine anderen Möglichkeiten bestehen, werden durchaus mehr.



Foto: Michael Linke

krise im April mit der Pleite der IKB-Bank voll durch und ergriff rasend schnell die Gesamtwirtschaft. Davon war zwangsläufig auch das Taxi- und Mietwagengewerbe betroffen, das bereits in der Vergangenheit erfahren musste, dass Dellen in der wirtschaftlichen Entwicklung massiven Einfluss insbesondere auf den Geschäftsreiseverkehr haben. Trotzdem und generell auf ganz Deutschland gesehen, ist unser Geschäft bislang nicht so stark zurückgegangen, wie angesichts der schlimmen Wirtschaftsnachrichten noch im Winter 2008/Frühjahr 2009 befürchtet werden musste. Ohne Frage hat der geringere Geschäftsreiseverkehr insbe-

Schon heute ist ein großer Teil des Taxi- und Mietwagengeschäfts die Beförderung von Personen, die deshalb, weil sie ansonsten wegen fehlenden eigenen Autos immobil wären, auf die Taxidienstleistung angewiesen sind. Zum Einen sind dies die mobilitätseingeschränkten Menschen, dabei gar nicht so sehr die Menschen mit attestierten Behinderungen, sondern vor Allem auch die ganz normalen Älteren und Alten. Diese verzichten auf das eigene Auto, weil sie kein Geld dafür aufbringen können oder wegen des Verkehrsstresses das ganz einfach trotz vorhandener finanzieller Mittel nicht mehr wollen. „Taxiangewiesenheit“ steht zu Recht stark im Fokus der gewerbepolitischen Diskussionen, weil sich dahinter eine große Zukunftschance für die Branche verbirgt. Jeder im Taxibereich sollte sich vergegenwärtigen, dass alleine in Deutschland schon jetzt das Potential für zugängliche Dienstleistungen 8 Millionen Bürger umfasst, wobei vorausgesagt wird, dass in den nächsten 20 Jahren allein wegen des Anstiegs des Durchschnittsalters in den entwickelten Ländern das Potential noch um mindestens 1/3 ansteigen wird (siehe auch Seite 42 - 45).

Treibstoffkosten:

Zum Glück wieder auf früherem Niveau

Im Frühjahr 2008 war ein eminenter Anstieg der Treibstoffkosten zu beklagen. Dieselpreise von teilweise zu 1,60 Euro vermieden nicht nur das Geschäft, sondern auch die Stimmung. Momentan liegen wir zwar wieder unter 1,20 Euro Literpreis für Diesel, dies ist aber nur Ausdruck der Tatsache, dass die weltweite Wirt-



Geschäftsbericht 2008

schaft schlecht läuft und deshalb weniger Energie benötigt. Noch vor 10 Jahren machten die Spritkosten keine 10% sämtlicher betriebsbezogenen Kosten aus. In den Hochpreiszeiten lagen manche Betriebe annähernd beim doppelten Anteil. Positiv für die Kostenstruktur der Taxi- und Mietwagenunternehmen ist die Tatsache, dass glücklicherweise derzeit der Dieselpreis wieder unten ist und in vielen Tarifbereichen der Preisschock in den Monaten seit Mitte 2008 erfolgreich dazu genutzt werden konnte, den Taxitarif anzuheben. Das hilft dem Gewerbe zwar, aber die Branche verschließt auch nicht die Augen vor der Tatsache, dass die Reserven der mineralischen Treibstoffe endlich sind und zwangsläufig auch erhebliche Preissteigerungen wiederkommen werden. Der BZP geht davon aus, dass diese Entwicklung noch auf sich warten lässt, sodass nicht zuletzt durch eine Modernisierung des Fahrzeugparks mit geringeren Verbräuchen etwas gegen gehalten werden kann. Wir halten aber über unsere Experten in den Fachausschüssen engen Kontakt mit der Automobilindustrie, um das Gewerbe auch frühzeitig über andere Antriebsenergien unterrichten zu können.

Ordnungsrahmen: Verschobene Novellierung des PBefG

In Brüssel wurde im Dezember 2008 die EU-Richtlinie 1370/07 verabschiedet - eine Regelung, die sich ausschließlich mit dem Gesetzesrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr in den Mitgliedsstaaten befasst. Diese Richtlinie ist ab dem 3.12.2009 geltendes Recht. Auch im Personenbeförderungsgesetz sind einige Regelungen damit in Einklang zu bringen und insoweit kursierte auch ein entsprechender Referentenentwurf. Dieser ließ sich aber in der Großen Koalition nicht durchsetzen, wobei keine der dort vorgesehenen Änderungen direkte Auswirkungen auf den Gelegenheitsverkehr mit Taxi/Mietwagen gehabt hätte. Im Vorfeld haben zwar diverse Organisationen versucht, das Verfahren auch zu nutzen, um die Taximarktordnung aufzuweichen. Besondere Aufmerksamkeit hat hier eine Initiative von Kammern und Städtetag verursacht, letztlich blieb aber alles ohne Resonanz. Der BZP wird sich auch in der bald wieder in Gang kommenden Diskussion um die Anpassung des PBefG in der 17. Legislaturperiode so positionieren, dass sich im Großen und Ganzen der Ordnungsrahmen bewährt hat, wobei natürlich die eine oder andere Regelung an die Realitäten angepasst werden könnte.

Mietwagen: Wegfall der Ortskundeprüfung verhindert

Auf anderem Gebiet hat die beharrliche und nachhaltige gewerbepolitische Arbeit des BZP und seiner Mitgliedsorganisationen reiche Früchte getragen: Der Bundesrat hat Mitte Juni 2008 beschlossen, dass die vorgesehenen Änderungen des § 48 FeV unterbleiben sollen. Mit der 4. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden zwar eine Anzahl von Vorschriften des Fahrerlaubnisrechts geändert, dass



laut Referentenentwurf vorgesehene Vorhaben, den für Mietwagenfahrer in § 48 FeV vorgeschriebenen Nachweis der Ortskenntnisse am Ort des Betriebsitzes, sofern dieser mehr als 50.000 Einwohner hat, zu streichen, wird aber nicht durchgeführt. Damit hat sich die ausgewogene Argumentation des Bundesverbandes durchgesetzt, der schon früh die maßgeblichen Stellen auf Bundesebene sehr deutlich darauf hingewiesen hat, dass insbesondere der Verbraucherschutz gegen eine Streichung dieser Vorschrift spricht. Diese Argumentation wurde durch den BZP und seine Mitgliedsorganisationen an die Bundesländer weitergeleitet, die sich



Das Jahr 2008 im Rückblick

Geschäftsbericht 2008

unserer Ansicht zumindest mehrheitlich angeschlossen haben. Ein sehr schöner Erfolg der Verbandsarbeit und gleichzeitig ein Sieg für die Dienstleistungsqualität in unserer Branche!

Qualifizierungsoffensive: Häufige und schwere Schadensfälle erfordern ein rasches Handeln

Der BZP hat aufgrund von dezidierten Zahlen der Versicherungen zu der Einschätzung gelangen müssen, dass ein riesiges Qualitätsproblem beim Fahrpersonal und dessen Fähigkeiten, die Fahrzeuge weit gehend unfallfrei durch den Verkehr zu bewegen, besteht. Die Entwicklung der Schadensfälle, insbesondere die so genannten Großschäden mit schwersten Personenverletzungen, in der Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung verläuft seit 2005 sehr negativ. Im Jahre 2008 war die Schadensquote besonders schlecht, sie lag durchschnittlich bei 150%. Welche Folgen sind zu befürchten? Die erste Konsequenz ist, dass die Versicherungsprämien in der Kraftfahrt-Haftpflicht 2009 spürbar gestiegen sind und absehbar auf breiter Front noch weiter steigen werden. Im Raum steht aber noch eine sehr viel schwerwiegendere Konsequenz. Das Gewerbe riskiert nämlich, seine Versicherer zu verlieren!

Die Unternehmer müssen nach Ansicht des Bundesverbandes bei der Fahrerauswahl und bei der Fahrerüberwachung grundlegend ihre Unternehmenspolitik ändern. Nicht jeder, der einen Personenbeförderungsschein hat, gehört aufs Taxi. Nicht jedes Taxi gehört permanent auf die Straße, selbst wenn der Unternehmer weiß, dass der Fahrer eigentlich ungeeignet ist. Die Bewertung, dass nicht alle Taxifahrer geeignet sind, um die wichtige Dienstleistung Taxi zu erfüllen, wird auch dadurch unterstrichen, dass Kunden, Medien, aber auch die Vertretungen des Gewerbes mangelhafte Dienstleistungsauffassung bei Teilen des Fahrpersonales beklagen: Geschäftsreisende bekommen keine abrechnungsfähig ausgestellten Quittungen, Kinder werden nicht ordnungsgemäß gesichert, ältere und kranke Menschen, die aus Arztpraxen oder Krankenhäusern abgeholt werden, erfahren weder eine situationsangemessene Betreuung noch eine entsprechende Fahrweise. Im November 2008 hat der ADAC in einem viel beachteten Taxitest festgestellt, dass Fahrstil, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft sowie fehlende Deutschkenntnisse bei

einigen der Fahrten negativ aufgefallen sind. Daraus wird exemplarisch deutlich, dass eine höhere Qualifizierung der Taxifahrer nicht nur aus Verkehrssicherheits-, sondern auch aus Verbraucherschutzgründen dringend notwendig ist. Mit einer verbesserten Qualifizierung wird beiden Gesichtspunkten Rechnung getragen. Diese Maßnahme sollte auch gleichfalls genutzt werden, um im Interesse der Taxi- und Mietwagenfahrer Eigenschutz für die Unfall- wie Überfallsituation zu verbessern. Aufgrund dieser Erkenntnis haben die Gremien des BZP Maßnahmen zur Fahrerqualifizierung und Verbesserung der Sicherheit beschlossen. Unter der Überschrift „Eine verbesserte Qualifizierung für Taxifahrer ist notwendig“ hat der BZP 2008 und 2009 intensive Gespräche mit den maßgeblichen Verkehrspolitikern geführt und auch viel Verständnis und Unterstützungsbereitschaft erfahren.

Diese übergreifenden Gedankengänge der Qualitätsoffensive im Zusammenhang: Mit drei ineinander greifenden legislativen Maßnahmen wollen wir sicherstellen, dass Taxifahrer und Mietwagenfahrer ihrer besonderen Verantwortung bei der Personenbeförderung und auch gleichzeitig ihrem im öffentlichen Interesse liegenden Dienstleistungsauftrag besser gerecht werden können. Folgende Forderungen haben wir gegenüber der Politik aufgestellt:

- 1. Einführung einer „Kleinen Fachkunde“ für Taxi- und Mietwagenfahrer**
- 2. Eine bundeseinheitliche Vorschrift über einen auszulegenden Fahrerausweis**
- 3. Generelle Anschlupfpflicht im Taxi und Mietwagen**

1. Durch die Schulung und Prüfung der Kenntnis von gewissen Notwendigkeiten des Taxi- und Mietwagen-geschäfts, aber auch hinsichtlich des Fahrgastum-ganges und des anzuratenden Verhaltens in brenzligen Situationen würde der Branche im Interesse der Unter-nehmen, mindestens gleichgewichtig aber auch der Fahrgäste ein großer Schritt zu besserer Dienstleis-tungsqualität gelingen. Unser Umsetzungsvorschlag lautet für einen neuen Absatz 2 in § 7 BOKraft: „Das Fahrpersonal im Taxi- und Mietwagenverkehr hat die wesentlichen Taxi- und Mietwagenvorschriften zu ken-nen und dies auch in einer schriftlichen Prüfung in



Geschäftsbericht 2008

deutscher Sprache zu belegen.“

2. Die Einführung einer generellen Fahrerausweispflicht hält der Verband deshalb für zielführend, weil in vielen Städten seit einigen Jahren mit sehr gutem Erfolg im Fahrzeug für den Fahrgast gut sichtbar anzubringende Fahrerausweise eingeführt worden sind. Diese Ausweise ermöglichen die Identifizierung des Fahrers, sodass darüber nicht nur dem Beschwerdewesen gedient wird, sondern auch das Auffinden von im Taxi verlorenen Gegenständen vereinfacht werden kann. Nicht zuletzt wird durch eine solche Regelung die Anonymität des Taxifahrers aufgebrochen, sodass von daher schon der Dienstleistungs- wie Verbraucherschutzgedanke gefördert wird. Der Weg, dies über Taxiordnungen zu verankern, wurde wegen unzureichender Ermächtigungsgrundlage durch das Bundesverwaltungsgericht mit seinem Urteil vom 30.04.2008 versperrt. Zu beachten ist, dass das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich keine materiellen Bedenken gegen einen Fahrerausweis hat. Wir stellen uns eine Regelung vor, wonach der Taxifahrer verpflichtet ist, während des Bereithaltens des Taxis und während der Ausführung von Beförderungsaufträgen im vorderen rechten Armaturenbereich an einer für die Fahrgäste gut sichtbaren Stelle einen Fahrerausweis nach vorgeschriebenem Muster anzubringen.

3. Die dritte Forderung kann so umgesetzt werden, dass § 21 a Abs. 1 Satz 2 Ziffer 1 StVO, wonach Taxi- und Mietwagenfahrer bei der Fahrgastbeförderung den Sicherheitsgurt nicht anlegen müssen, gestrichen wird. Wichtigstes Argument ist, dass die Dokumentationen der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zeigen, dass die Zahl der Verkehrsunfälle mit körperlichen Schäden beim Fahrer im Vergleich zu den Überfällen ca. sechsmal höher liegt. Auch wenn das Argument eines besseren Überfallschutzes bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt im Einzelfall nicht von der Hand zu weisen ist, wird aber aus diesen Zahlen deutlich, dass das Risiko, als Taxifahrer einen Unfall mit Körperverletzung oder gar Tod zu erleiden, um ein Vielfaches höher als beim Überfall ist. Dies spricht dafür, eine Anschnallverpflichtung für Taxi- und Mietwagenfahrer auch bei der Fahrgastbeförderung einzuführen.

Die beiden maßgeblichen verkehrspolitischen Sprecher der Großen Koalition in der 16. Legislaturperiode, die MdB's Uwe Beckmeyer (SPD) und Dirk Fischer



Foto: BZP

(CDU), haben gemeinsam diese Forderungen an Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit dem Entzweien einer Umsetzung in BOKraft und Fahrerlaubnisverordnung vorgetragen. Leider aber war mit diesem Verkehrsminister ein schnelles Umsetzen nicht möglich, so dass diese Forderungen der neugestalteten Regierungskoalition erneut vorgetragen werden müssen.

Finanzielle Voraussetzungen: EU-Berufszugangsverordnung lässt das Taxigewerbe außen vor

Die Musik spielt aber nicht nur national in Berlin und anderen Orten, sondern auch in Brüssel, wo der BZP über die International Road Transport Union (IRU) gewerbepolitische Zielsetzungen verfolgt. Leider ist ein zumindest EU-weit wichtiges Vorhaben erst einmal gestoppt, denn die Initiative der IRU-Gruppe „Taxis und



Das Jahr 2008 im Rückblick

Geschäftsbericht 2008

Mietwagen mit Fahrer“ zur Ausdehnung der für Güter- und Omnibusverkehr geltenden neuen Berufszugangsverordnung auch auf den Taxi- und Mietwagenbereich ist in Folge eines Deals der Mitgliedsstaaten abgewiesen worden. Für die nationale Ebene hat der Bundesverband mit dieser IRU-Initiative die Hoffnung verbunden, die grundsätzlich ordentlich wirkende nationale Zugangsverordnung in ihrem Schwachpunkt – der finanziellen Voraussetzung für den Berufszugang – dadurch nachbessern zu können, dass der vollkommen unzureichende Betrag von 2.250 bzw. 1.250 Euro pro

gerät, welches Verzögerungs- und Beschleunigungswerte sowie Seitenkräfte etc. misst und dabei verbunden ist mit einer nach vorne gerichteten Kamera, die sämtliches Verkehrsgeschehen permanent aufnimmt. Allerdings ist das Datenaufzeichnungsgerät im Wege eines Ringspeichers so programmiert, dass jede Minute überschrieben wird, sofern kein aufzeichnungswürdiger Sachverhalt auftritt (starke Bremsung oder gar Unfall, Unfallschwerpunkt). Für die Branche soll eine vom Bundesverkehrsministerium und den Überwachungsorganisation unterstützte Untersuchung herausfinden, ob sich für das Fahrverhalten Rückschlüsse aus Alter, Dauer der Berufstätigkeit etc. ergeben. Von den 2000 Fahrzeugen, die bundesweit über 24 Monate lang diese Daten sammeln, sind über 50 Taxen, die der Bundesverband geworben hat.



Fahrzeug nachzuweisenden Eigenkapitals auf 6.000 Euro erhöht wird.

Das Verkehrssicherheitsprojekt DDS 21: Datenaufzeichnung des Fahrverhaltens

In diesem Zusammenhang der Bestrebungen zur weitestmöglichen Verhinderung von Unfällen mit Taxifahrzeugen gehört auch eine 2008 geschlossene Kooperation mit der Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD) zu DDS 21. Dabei handelt es sich um ein Datenaufzeichnungs-

Car2go: Wachsamkeit ist angesagt

Ende Oktober 2008 startete die Daimler AG mit „car2go“ ein Pilotprojekt zur Erforschung künftiger Mobilitätskonzepte in Ulm. Zunächst standen im gesamten Stadtgebiet 50 Smart fortwo für die Benutzung durch rund 500 Daimler-Beschäftigte und deren Familienangehörige bereit, das Volumen der Gemeinschaftswagen wurde zwischenzeitlich auf 200 Fahrzeuge, die für die allgemeine Bevölkerung bereit stehen, erweitert. Die Ulmer können mit den Zweisitzern zum Minutenpreis von rund 19 Cent durch ihre Universitätsstadt fahren, pro Stunde sind 9,90 Euro, pro Tag 49 Euro fällig. Der BZP steht im Kontakt mit den Projektverantwortlichen und hat sich informiert, dass die Nutzung sehr einfach und bereits jetzt technisch ausgereift ist. Daimler sieht das Car-Sharing-Konzept zwar eher als Ergänzung denn als Konkurrenz zu Taxifahrten. Es richte sich Konzernangaben zufolge an Stadtbewohner ohne Autos, ein in Großstädten wachsender Personenkreis, die je nach Anforderung auf verschiedene Verkehrsmittel zurückgriffen. Bei Ausflügen wird das Fahrrad aus dem Keller geholt, zur Arbeit geht es mit dem Bus und nach dem Besuch der Lieblingskneipe wird ein Taxi gerufen. Aufgrund der vom BZP geäußerten Bedenken wurde versprochen, dass die begleitende wissenschaftliche Untersuchung, wie sich das Car2go-Modell in Ulm auf die anderen Verkehrsmittel auswirkt, frühzeitig bekannt gegeben wird.



Geschäftsbericht 2008

Ausnahmeregelung zur Kindersicherung: Erfolgreiche Tour

Dank des hartnäckigen Betreibens des BZP ist seit dem 1.1.2007 die besondere Regelung der Kindersicherung in Taxen durch Übernahme in die StVO, exakt den § 21 Abs. 1 a, Dauerrecht. Danach gilt abweichend von der allgemeinen Kindersicherungsregelung beim Verkehr mit Taxibusen, dass auf Rücksitzen die Verpflichtung zur Sicherung von Kindern mit amtlich genehmigten und geeigneten Rückhalteeinrichtungen auf zwei Kinder mit einem Gewicht ab 9 kg beschränkt ist, wobei wenigstens für ein Kind mit einem Gewicht zwischen 9 kg und 18 kg eine Sicherung möglich sein muss. Diese Ausnahmeregelung für Taxibusen gilt aber nicht, wenn eine regelmäßige Beförderung von Kindern vorliegt. Diese entsprechende StVO-Vorschrift ist eine Verhaltensvorschrift, die dem Taxifahrer aufgibt, wenn er Kinder befördert, diese entsprechend zu sichern. In der Begründung zur Änderung der Verordnung hat das Bundesministerium für Verkehr aufgenommen, dass die Überführung der bislang befristeten Ausnahme in die StVO zum Anlass genommen wird, eine Öffentlichkeitskampagne mit dem Ziel zu initiieren, zusammen mit dem Taxi- und Verkehrssicherungsverbänden für eine optimale Kindersicherung in Taxibusen zu werben. Eben jene Kampagne ist am Weltkindertag, dem 20.09.2008, durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) und dem Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) am Berliner Hauptbahnhof mit der Info-Tour „Mein Thron für jede Fahrt. Nie ohne Kindersitz – auch im Taxi“ gestartet worden. Die Tour machte anschließend bis zum 9. Oktober in weiteren neun deutschen Großstädten Station an Bahnhöfen und Flughäfen, um Eltern sowie Reisende mit Kindern über die richtige Sicherung der kleinen Passagiere im Taxi und PKW zu beraten.

Rahmenvertrag mit der Bahn: Effektive Partnerschaft

Der BZP ist seit 2007 Rahmenvertragspartner der Bahn AG für Taxifahrten insbesondere im Rahmen des Störungsmanagements des Eisenbahnunternehmens. Die Abwicklung läuft über ein mittlerweile sehr gut eingespieltes bargeldloses Gutscheinverfahren. Innerhalb des Pflichtfahrgebietes wird der jeweilige behördlich festgelegte Taxitarif abgerechnet, außerhalb war bisher bundeseinheitlich ein Fahrpreis von 58 Cent pro gefahrenen Kilometer (zzgl. USt.) bei normalen PKW bzw. 68 Cent pro gefahrenen Kilometer bei Großraumfahrzeugen vereinbart. Anfang des Jahres 2009 hat der Bundesverband in erfolgreichen Nachverhandlungen ein um rund 9 % verbessertes Ergebnis für die Unternehmen erzielen können: Ab 1. Februar 2009 gelten für nicht tarifgebundene Fahrten im Rahmenvertrag 63 Cent pro gefahrenen Kilometer bzw. 74 Cent bei Großraumfahrzeugen – auch hier zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer! Ein schönes Ergebnis einer unternehmensorientierten Gewerbepolitik.



Der Taxistandard CiA 447: Technische Erleichterung und Kostensparnis für Industrie und Unternehmen

Auf BZP-Initiative ist in Deutschland die einheitliche Taxischnittstelle CiA 447 entwickelt worden. Mit diesem technischen Standard werden zukünftig Taxieinbauten nicht nur herstellerunabhängig untereinander kommu-



Das Jahr 2008 im Rückblick

Geschäftsbericht 2008

nizieren, sondern auch Informationen mit dem Bordnetzwerk des Fahrzeugs austauschen können. Die Vorteile der CiA 447-Schnittstelle, die gleichzeitig für alle Sonderfahrzeuge, also auch Polizei-, Krankenwagen-, Feuerwehr- sowie Behindertenfahrzeuge entwickelt wurde, sind offenkundig Vereinfachung der Einbauten durch definierte Einbauräume und standardisierte Verkabelung in den Fahrzeugen, einfach austauschbare Geräte und damit Kostenersparnis für den Unternehmer und die Industrie. In Zusammenarbeit mit bekannten Zubehörfirmen, vor allem den österreichischen Anbietern Hale und FMS sowie Kienzle Argo, ha-

chen Umsetzung von CiA eine historische Chance finanziellen wie technischen Aufwand bei der Umrüstung eines PKW zu einem Taxi zu reduzieren – bei gleichzeitigen Perspektiven für künftige Anwendungen und Prozesse, die das Taxigewerbe dringend zur Erschließung neuer Betätigungsfelder benötigt. Auch die Tendenz zur Reduzierung der Einbauräume spielt eine sehr wichtige Rolle. Mit dem Taxi der Baureihe 212 von Mercedes ist bereits ein erstes Fahrzeug damit ausgerüstet – zunächst noch parallel zu der bisher geläufigen Schnittstelle RS 485, damit noch Geräte aus dem Vorgängerfahrzeug mitgenommen werden können. Der Spiegeltaxameter ist aber zum Beispiel schon per CiA 447 angebunden.



Foto: Michael Linke

ben sich Teile der Automobilwirtschaft (Daimler AG, Opel und Volkswagen) Anfang 2007 gegen einen lediglich dem Taxi vorbehaltenen Standard (so zunächst die Idee des BZP) und für eine Entwicklung auf Basis des Industriestandards CANopen ausgesprochen, der von den Beteiligten dann in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit der Zertifizierungsgesellschaft CAN in Automation GmbH – deshalb CiA - weiter verfolgt wurde. Aus dieser technischen Arbeitsgruppe kam überraschend schnell im Sommer 2008 die Mitteilung, dass der Standard CiA 447 fertig entwickelt ist und erste Umsetzungen in Sichtweite sind. Der BZP sieht in der gemeinschaftli-

Zusammenarbeit mit der Industrie: Verbandsmitgliedschaft zahlt sich aus

Auch 2008/2009 hat der Bundesverband eine intensive Zusammenarbeit mit der Taxiindustrie gepflegt: so konnte bei dem für Kleinunternehmen geöffneten Rahmenvertrag des Bundesverbandes mit ARAL aufgrund des Zuspruchs eine weitere Rabattstufe ausgehandelt werden. Der Nachlass für Diesel ist ab dem 01.01.2009 von 2,36 auf 2,50 Cent/Liter gestiegen. Auch mit der Flottenkarte aus dem Hause ORLEN beziehungsweise STAR können BZP-Mitgliedsunternehmen ihre Tankrechnungen sicher und flexibel sowie mit Preisvorteil bezahlen. Hier gibt es einen Brutto-Nachlass auf Dieselkraftstoff in Höhe von Euro-Cent 3,00/Liter an allen ORLEN- Standorten sowie einen Brutto-Nachlass auf Dieselkraftstoff in Höhe von Euro-Cent 2,00/Liter an allen STAR-Standorten. Neben der „klassischen“ A.T.U.-Card, mit der alle Reparaturen und Einkäufe in den über 560 A.T.U.-Filialen bargeldlos erfolgen, kann nun seit diesem Jahr auch eine spezielle Rabattkarte für Barzahlungen ausgestellt werden. A.T.U.-Kunden können sich entscheiden, ob sie direkt bezahlen oder das Zahlungsziel von 30 Tagen bei Abrechnung zum Monatsende in Anspruch nehmen. Die Rabattkonditionen sind identisch günstig, Verschleißteile 30%, Motoröle 20%, Scheibenaustausch 15%, Zubehör 5% und bei Reifen oder Komplettträgern 10 % auf den jeweiligen Filialpreis, auch auf Sonderpreise! Volkswagen Pkw verbesserte für 2009 die Beschaffungs-Konditionen für Taxi- und Mietwagenunternehmen erneut. Neben dem Nachlass von 20% auf alle Taxis und Mietwagen erhalten VW-Kunden bei einer Neuwagenbestellung bei einem Volkswagen-Händler



Geschäftsbericht 2008

zusätzlich attraktive Taxi-Prämien. Mercedes-Benz bietet als traditioneller Partner des deutschen Taxigewerbes ebenfalls sehr attraktive taxispezifische Verkaufskonditionen, so wurde der Sondernachlass für individuell zusammengestellte Taxis und Mietwagen auf 15 % erhöht! Opel, Citroën und Ford haben ebenfalls attraktive Aktionen für die Taxi- und Mietwagenklientel durchgeführt. Sehr interessant auch die neuen Unfallversicherungspakete von der VdK/Signal Iduna, die zum Einen in Form einer personengebundenen, zum Anderen in Gestalt einer konzessionsbezogenen Form existiert. Letztere bietet den Vorteil, dass sie sämtliche auf diesem Fahrzeug eingesetzten Fahrer schützt. Es gibt drei

dem BZP ist ein Tarif ohne subventioniertes Handy für 2,97 Euro monatlich netto mit bis zu 250 Minuten kostenlosen Telefonaten innerhalb des Rahmenvertrages oder ins Festnetz. Im Herbst 2009 wurde eine Sonderaktion für das iPhone gestartet, in dem die diversen iPhone-Tarife im Verhältnis zum normalen Endkundenverhältnis für Rahmenvertragsberechtigte im Grundpreis 10 % günstiger sind.

Fazit :

Diese Darstellung der Tätigkeit der Interessenorganisation des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes ist zwar umfangreich, trotzdem reißt sie nur an, welche Ergebnisse mit den vielen Initiativen und Tätigkeiten des Präsidiums, Vorstandes und der Geschäftsführung sowie der Fachausschüsse im Zusammenwirken mit den Mitgliedsorganisationen erzielt wurden. Die vielen Einzelanfragen, die Herstellung einer Vielzahl von persönlichen Kontakten zu Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung und Industrie, die Bearbeitung von zahlreichen Medienanfragen, die Initiierung von eigenen Projekten wie auch die Prüfung von Konzepten der Industrie können schon aus Platzmangel nicht alle dargestellt werden, aber auch diese in ihrer Gesamtheit sehr wichtigen Tätigkeiten sind vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) im Geschäftsjahr 2008 und den schon fortgeschrittenen Monaten des Jahres 2009 erfolgreich bewältigt worden. Die derzeitige wirtschaftliche Situation ist labil und sie muss besser werden, dass fordern mit Recht alle deutschen Taxi- und Mietwagenunternehmer. Gerade in dieser Situation sollten aber diese, vor allem auch die bisher unorganisierten, nicht zuletzt anhand dieses Geschäftsberichts nachprüfen, was der Spitzenverband BZP und seine Mitgliedsorganisationen alles geleistet haben. Die organisierten Unternehmer werden feststellen, dass sie nicht nur ideell, sondern handfest wirtschaftlich profitiert haben. Aber auch der Unorganisierte wird feststellen, dass er an vielen Punkten der Verbandsarbeit partizipiert hat, also auch dann, wenn er gar nicht selbst in den Verbänden und sonstigen Gewerbeorganisationen mitgearbeitet hat. Deshalb eine Aufforderung: Denken Sie mit, diskutieren Sie mit, arbeiten Sie mit! Jede weitere Unterstützung wird zu einer Stärkung der Schlagkraft des gesamten Gewerbes führen. Das braucht der Verband, das braucht das Gewerbe, das brauchen Sie selber auch für Ihr Unternehmen – einen von der ganzen Branche getragenen Bundesverband.



Foto: Michael Linke

Angebotsvarianten, in der günstigsten sind sie bei der konzessionsbezogenen bereits mit 2,75 Euro incl. Versicherungssteuer im Monat, unabhängig von der Zahl der Fahrer, geschützt und versichert. Auch der Rahmenvertrag mit der Telekom, die seit 2009 ebenfalls Fördermitglied des Bundesverbandes ist, wurde sinnvoll erweitert: Nun existiert auch eine günstige 200 MB-Lösung bei 100kbyte Blockrundung für die Datenfunkarten, welche für die GPRS-Vermittlung benötigt werden. Damit sparen BZP-Mitgliedsunternehmen in den Sprach-/Datentarifen 40 %, im reinen Datenbereich sogar 45 % gegenüber den normalen Tarifen der T-Mobile! Eines der Highlights des T-Mobile Rahmenvertrags mit