

Das Jahr geht seinem Ende entgegen – und das Taxi- und Mietwagengewerbe startet richtig durch! Der **Taxitag 2025 in Erfurt** brachte eine Fülle von Informationen, Anregungen, Ideen und Nachrichten. Für den Bundesverband ist der Wechsel an der Spitze zweifellos die wichtigste interne Veränderung. Das Gewerbe, das ohnehin vor immer größeren Herausforderungen steht, wird sich auf eine gravierende Neuordnung der technischen Rahmenbedingungen seit der Einführung von motorisierten Droschken einstellen müssen – auf das autonome Fahren. Dieser Report beschäftigt sich ausführlich mit diesen beiden Themen sowie weiteren Diskussionen auf dem **Taxitag in Erfurt**.

DEN WANDEL GESTALTEN

DAS TAXI KOMMT –

EIN NEUES KAPITEL

**Autonomes Fahren
wird die Branche
radikal verändern**

Man mag autonomes Fahren als Phantasie abtun, aber in absehbarer Zukunft wird es Realität sein. Noch legt sich niemand ganz genau fest, wann es soweit sein wird. Aber die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt: Es kann schnell gehen. Bislang rollen Autos ohne Fahrer nur in einigen amerikanischen und asiatischen Städten, ab 2026 aber auch in London. Und eben deshalb widmete sich die Auftaktveranstaltung zum **Taxi-Tag** dem autonomen Fahren.

ALLEIN!

**Autonomes Fahren so
selbstverständlich wie
ein Smartphone**

Prof. Dr. Andreas Knie erntete mit seinen Prognosen viel Aufmerksamkeit, aber auch ungläubige Blicke. „Natürlich kommt das autonome Fahren nicht über Nacht, das kommt peu à peu“, sagte der Berliner Verkehrsforscher. „Aber es wird kommen, so wie wir alle Smartphones haben.“ Und er erzählte von einer Veranstaltung, in der 2008 nur ganz wenige Menschen ein iPhone in der Hand hatten. Alle haben gedacht, das werde sich doch niemals durchsetzen: „Und ein Jahr später gab es dieselbe Versammlung und alle hatten dieses Ding in der Hand“. Bei der Mobilität seien Busse und Bahnen in der Kombination mit der Taxi- und Mietwagenbranche genau das, was gebraucht werde. „Dafür müssen die politischen Rahmenbedingungen anders werden, gar keine Frage.“



Gregor Beiner ist der neue Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Der Bundesverband hat einen neuen Präsidenten. Gregor Beiner aus München löst Herwig Kollar ab. Die Aufgaben des bisherigen Vizepräsidenten Hermann Waldner übernimmt künftig Bärbel von Teuffel. Wolfgang Oertel als Vizepräsident komplettiert die Verbandsspitze, seine Amtszeit dauert an, daher stand er nicht zur Wahl. Im Vorstand des Bundesverbandes mussten vier Mitglieder neu bestimmt werden. Hier arbeiten künftig Daniel Schwuchow aus Thüringen, Günsel Yildirim aus Berlin sowie Hans-Peter Kratz aus Hessen mit. Bestätigt wurde Aleksandar

Dragicevic vom Taxiruf Köln. Unter Strich: Der Bundesverband bricht in ein neues Zeitalter auf – das wird nun auch personell deutlich. Herwig Kollar und Hermann Waldner haben den Verband geprägt. Der bisherige Präsident zog ein kurzes Fazit: Seine Wahl 2021, durch Corona fand sie online statt, brachte ein eindeutiges Ergebnis. Seither ist intern und extern viel erreicht worden. Die Solidarität im Gewerbe hat zugenommen, mit Behörden und Partnern ist man gut vernetzt und findet mehr Gehör, der Verband steht auf gesunden finanziellen Füßen. Am Ende gab es langen Beifall der Mitglieder.

IMPRESSUM



**Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverbandes
Taxi und Mietwagen e.V.**

Alte Leipziger Straße 6, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
www.facebook.com/BVTMeV
www.twitter.com/BVTMeV

Redaktion

Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

**Mehr dazu
auf Seite 2.**

Fortsetzung
von Seite 1.

AUTONOMES FAHREN

Gewerbe muss autonomes Fahren in die Hand nehmen

Für Knie sollte das Taxigewerbe das autonome Fahren vorantreiben. „Gehen Sie nicht auf die Autohersteller zu, die haben das Thema immer noch nicht drauf. Sie müssen sich neue Verbündete suchen, um zu schauen, dass dieses Feld Ihr Feld wird“, betonte er und hatte auch gleich die passende Finanzierung parat. „Das Geld liegt im wahrsten Sinne des Wortes dafür auf der Straße. Wir haben über 16 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel, die im Moment sehr bürokratisch vergeben werden. Dieses Geld ist Geld, was wir uns sozusagen alle für produktivere Zwecke wünschen wollen.“ Der Markt für das Taxigewerbe sei riesig und werde auch noch finanziert. Zudem: Europa müsse aufpassen, dass dieser Markt nicht von anderen übernommen werden.

dann vor Ort diesen Service für Ihre Kunden, unter Ihrer Marke, unter Ihrer Rechnung.“ In den USA kooperiere man mit Uber, hier in Deutschland könnten es Taxiunternehmen sein oder auch öffentliche Nahverkehrsunternehmen.

Was braucht es dafür?

Man benötigt natürlich dafür autonome Fahrzeuge und dann eine Plattform. „Weil diese Autos, alle draußen in der Stadt rumfahren, Sie wissen gar nicht, wo die sind, da sitzt doch keiner drin.“ Aber man benötige die Informationen zu Standort, Auslastung, Ladezustand usw. Für all diese Dinge gebe es die Technologie. Zur Einarbeitung für mögliche Interessenten soll es Schulungen geben. Auf die Frage der Haftung allerdings gab es noch keine klare Antwort. Daran werde momentan gearbeitet, so Becker: „Wir haben

Rainer Becker sucht Partner für Moia. „Die autonomen Fahrzeuge sind sehr sicher. Sie spielen nicht am Handy und haben nach Stunden auf der Straße immer noch die gleiche Aufmerksamkeit wie am Beginn der Schicht“.

Moia sucht Partner

Es ist noch nicht allzu lange her, da wäre eine Einladung an Moia auf einen Taxitag undenkbar gewesen. Auch hier hat sich einiges geändert – so, wie sich die VW-Tochter auch gerade wandelt. „Wir werden nicht mehr selber betreiben, wir werden unsere Technologie nehmen und an örtliche Betreiber abgeben und lizenzieren“, sagte Rainer Becker. Bedeutet in der Praxis: Örtliche Betreiber können autonom Verkehrsleistungen anbieten. „Wir werden dann diese Technologie übergeben und Sie betreiben



das heute schon am Laufen. Wir haben etwa 100 von diesen Fahrzeugen weltweit im Einsatz. Vor allem in München, in Hamburg, in Austin, in Texas.“

Volkswagen bietet Hilfe an

Moia hat detaillierte Pläne und spricht explizit das Taxigewerbe an. „Wir werden Ihnen helfen, das System einzurichten. Wir werden Sie trainieren, werden Ihre Leute trainieren, die diese Flotte mana-



Prof. Dr. Andreas Knie skizzierte die Veränderungen der Mobilität. Corona hat nicht nur viel Elend verursacht, sondern auch unsere Gesellschaft sehr verändert. Der Trend zum Homeoffice bringt weniger Besucher in Theatern oder weniger Umsatz in Einzelhandel und Gastronomie. Die Pandemie hat viel Elend verursacht, aber auch eine veränderte Gesellschaft, die Gesellschaft verkrümelt sich im Moment sogar, da gibt es sehr viele Daten, wir haben weniger Theaterumsätze, weniger Gastroumsätze, weniger Einzelhandelsumsatz in Geschäften draußen, das liegt unter anderem dazu, weil wir uns in der Gesellschaft verändern. „Das ist für das Taxigewerbe sehr, sehr wichtig zu wissen, in welcher Gesellschaft muss ich denn meine Produkte anbieten?“.

gen können“, unterstrich Becker. Das betreffe nach dem Start auch die klassischen Themen wie Wartung, Reparatur, Ersatzteile oder den Support der Flotte. „Da haben wir ein Team, das die Betreiber entsprechend unterstützen wird.“ Bonmot am Rande: Der Manager lebte acht Jahre in China. „Wenn edort twas Neues auf den Markt komme, dann wollen sie dabei sein.“ In Europa überwiege dagegen die Skepsis gegenüber Neuem. Vielleicht waren damit auch skeptische Blicke im Publikum gemeint.

Neue Mobilität wird in Hamburg analysiert



Die Hamburger Hochbahn hat ein Tochterunternehmen ins Leben gerufen, das sich mit neuer Mobilität beschäftigt und dies bereits im Namen trägt – New Mobility Solutions. „Die Anbieter aus Fernost und USA klopfen an den europäischen Markt. Drei große Player werden in London 2026 autonomes Fahren implementieren“, sagte Dr. Lea Decker. „Deshalb müssen wir uns mit der Frage beschäftigen, welche Chancen ergeben sich aus dem autonomen Fahren für den Taxiverkehr, für den Gelegenheitsverkehr sowie auch für den Linienverkehr. Welche Herausforderungen gehen damit einher?“ Es müssten Strukturen entstehen, um bestmöglich auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und so den Markt zu prägen.

Dr. Lea Decker von New Mobility Solutions untersucht die Rahmenbedingungen, wie in Zukunft eine höhere Nachfrage nach Mobilität entstehen kann.

NEUES VON DER FACHKUNDE

Beim Thema Fachkunde redet sich Michael Oppermann schnell in Rage: „Es steht etwas seit vier Jahren im Gesetz – und seit vier Jahren kriegen die Länder es nicht hin, eine Regelung einzurichten“. Grundlegende Standards seien das Mindestmaß, was der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erreichen wolle. Dies sei besser, als gar keine Standards zu haben. „Jedem guten Fahrer, jeder guten Fahrerin fallen die schlechten Kollegen und Kolleginnen auf die Füße“. Ursprünglich sollte die Prüfung komplett wegfallen, nach der öffentlichen Kritik des Bundesverbands haben die Verkehrsminister einen Kompromiss beschlossen: Die kleine Fachkunde bleibt bestehen – allerdings wird die bisherige „Muss“-Regelung in eine „Kann“-Regelung umgewandelt.

TAXITRAINER IM APP-STORE FÜR IOS



TaxiTrainer

Der schnellste Weg zum P-Schein für Taxi und Mietwagen!



TAXITRAINER IM GOOGLE PLAYSTORE FÜR ANDROID



Berlin und Hamburg vertiefen Zusammenarbeit

Im Ringen um eine gemeinsame Position der Bundesländer haben die Stadtstaaten Berlin und Hamburg ihre Zusammenarbeit vertieft, berichtete Dirk Ritter aus der Hansestadt – und erläuterte auch die Schwierigkeiten, eine gemeinsame Position aller 16 Länder zu finden. Und noch etwas wurde

deutlich: Die Fachkunde ist kein Selbstzweck. Seit es keine Prüfungen mehr gibt, ist die Zahl der Beschwerden deutlich gestiegen. „Wir fahren nicht nur Autos, wir befördern Menschen. Und das muss sich irgendwo niederschlagen“, betonte Oppermann. Der Bundesverband hat auch die App TaxiTrainer gelauncht, die je nach geltender Situation aktualisiert

werden wird. Bei Fragen aus drei Kategorien sind jeweils bis zu drei Antworten möglich, manchmal ist nur eine Antwort richtig. Zudem gibt es nach den Antworten immer einen erklärenden Text, schließlich geht es ja darum, sein Wissen zu erweitern. Auch ohne Fachkunde ein Angebot, um die Qualität im Taxi zu heben. Kostenlos, in den Appstores von Android und IOS.

PLATTFORMEN: FREUND ODER FEIND?



So kontrovers wie die Überschrift waren auch die Meinungen auf dem Podium beim Taxitag in Erfurt. Für Aleksandar Dragicevic vom Taxiruf Köln ist die Position klar: „Mir gelingt es nicht, Positives zu einer Plattform zu sagen. Ich

habe mich zu lange mit ihren unlauteren Geschäften beschäftigen müssen.“ In Stuttgart dagegen ist die Situation anders, man kooperiert mit FreeNow. Für die Zusammenarbeit mit Uber wurden Rahmenbedingungen geschaffen, um nicht dem Dumping Tür

Mindestpreise ermöglichen fairen Wettbewerb

Auch in Frankfurt/Main steht man Plattformen offen gegenüber. „Wir haben zwar zahlreiche Urteile erstritten. Aber es ist einfacher, et-

und Tor zu öffnen. „Leider ist die Loyalität der Unternehmer gegenüber der Taxizentrale auf der Strecke geblieben. Da müssen wir uns neu erfinden“, betont Danis Georgiadis aus der Landeshauptstadt Baden-Württembergs.

was gegen illegale Mietwagen zu tun, wenn man in einer Kooperation ist“, verteidigt Marten Clüver die hessische Position und blickt nach vorn: „Unser Gewerbe ist zu kleinteilig – wenn wir es selbst nicht hinkriegen, sollten wir zusammen arbeiten.“ FreeNow hat dem Gewerbe mittlerweile die Hand gereicht und arbeitet unter anderem derzeit an der Digitalisierung von Krankenfahrten. Alexander Mönch: „Ich denke, dass wir aufgrund unserer Größe eine bessere Verhandlungsposition mit den Kassen haben.“ Aber das Unternehmen räumt ein, man müsse noch viel über das Gewerbe lernen. Das Fazit von Aleksandar Dragicevic: „Erst gleiche Preise schaffen fairen Wettbewerb. An den Mindestpreisen für Mietwagen führt kein Weg vorbei“.

BUNDESVERBAND FORDERT VERLÄSSLICHE RAHMEN- BEDINGUNGEN



Michael Oppermann: Das Taxi ist von Natur aus Teil der Daseinsvorsorge und erfüllt eine zentrale Rolle im öffentlichen Verkehr, insbesondere in Städten und im ländlichen Raum. Darum müssen politische Entscheidungen auch die besonderen Anforderungen des gewerblichen Personenverkehrs berücksichtigen.

„Das Taxigewerbe steht bereit, die Verkehrswende aktiv mitzugestalten. Dafür brauchen wir jedoch endlich Klarheit bei den Antrieben und eine Politik, die langfristig planbare Bedingungen schafft“, erklärte Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen, angesichts des Autogipfels der Bundesregierung. „Ob batterieelektrisch, Wasserstoff oder andere klimafreundliche Lösungen – entscheidend ist, dass die Bundesregierung jetzt eine klare Richtung vorgibt und die nötige Infrastruktur flächendeckend schafft.“

Das Taxi sei von Natur aus Teil der Daseinsvorsorge und erfülle

eine zentrale Rolle im öffentlichen Verkehr, insbesondere in Städten und im ländlichen Raum. Daher sei es notwendig, dass die politischen Entscheidungen zur Transformation der Mobilität auch die besonderen Anforderungen des gewerblichen Personenverkehrs berücksichtigen. „Unsere Branche investiert bereits massiv in neue Antriebe. Doch ohne Verlässlichkeit – etwa bei Förderprogrammen, Energiepreisen und der Ladeinfrastruktur – droht die Mobilitätswende ins Stocken zu geraten“, betonte Oppermann weiter.

Der BVTM erwartet von der Bundesregierung

- Klare Festlegung auf technologieoffene und realistische Antriebsstrategien,
- Verlässliche Förder- und Steuerpolitik für klimafreundliche Fahrzeugflotten,
- Ausbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur, die auch den Bedürfnissen gewerblicher Anbieter gerecht wird,
- enge Einbindung des Personenbeförderungsgewerbes in die politischen Entscheidungsprozesse.

Die Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen ist ein wichtiger Schritt gegen ruinösen Wettbewerb und für die Sicherung von Qualität und Verbraucherschutz“, sagt Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbands Taxi und Mietwagen.

Der Bundesverband erwartet, dass sich dieses Instrument nun Schritt für Schritt in immer mehr Städten durchsetzen wird. Mindestpreise ermöglichen es Kommunen, den massiven Preisdruck im Bereich der Mobilitätsdienst-

ABBAU DER BÜROKRATIE KANN GANZ SCHNELL GEHEN

Bei Eichfrist für Taxameter passiert nichts
– Verlängerung muss kommen!

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. appelliert eindringlich an Wirtschaftsministerin Katherina Reiche, nicht nur über Bürokratieabbau zu reden, sondern endlich zu handeln. Dies könne mit einer einfachen Maßnahme beginnen – der überfälligen Verlängerung der Eichfrist für Taxameter. Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbands Taxi und Mietwagen, wird deutlich: „Seit Monaten hören wir Ankündigungen über Entlastungen, digitale Verwaltung und Abbau von Bürokratie. Doch bei konkreten, sofort umsetzbaren Maßnahmen wie der Eichfrist für Taxameter passiert schlichtweg nichts. Ministerin Reiche muss endlich vom Reden ins Handeln kommen – und zwar jetzt.“

Bereits im Mai hatte der Bundesverband die neue Wirtschaftsministerin in einem Schreiben auf die systematisch benachteiligende Sonderregelung für das Taxigewerbe aufmerksam gemacht: Während für fast alle Messgeräte eine



Eichfrist von zwei Jahren gilt, müssen Taxameter jährlich geeicht werden – obwohl die Fehlerstatistik der Eichbehörden dafür keine Grundlage bietet. Für Wegstreckenzähler in Mietwagen, die technisch nahezu identisch sind, gilt die normale zweijährige Eichfrist weiterhin. Die Folge: ein Mehraufwand in Millionenhöhe, ausschließlich für das Taxigewerbe, das ohnehin unter massivem Wettbewerbsdruck steht.

„Wir sprechen hier über eine Entlastung von rund 15 Millionen Euro jährlich – ohne Mehrkosten für den Staat, ohne Gesetzesänderung, ohne politischen Streit. Es reicht eine kleine Änderung in einer Verordnung“, betonte Kollar. „Wenn selbst solche simplen Schritte nicht gemacht werden, sind alle Versprechen zum Bürokratieabbau das Papier nicht wert, auf dem sie stehen.“

ESSEN MIT DEUTLICHEM ZEICHEN FÜR FAIREN WETTBEWERB



Bundesweite Proteste für die Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen – in Essen hat die Branche Erfolg. Damit ist ein wichtiger Schritt gegen ruinösen Wettbewerb und für die Sicherung von Qualität und Verbraucherschutz getan.

Der Bundesverband Taxi begrüßt die Entscheidung des Essener Stadtrats, ab dem 1. Januar 2026 verbindliche Mindestpreise für Mietwagenfahrten einzuführen. Damit wird Essen die erste Stadt mit über 500.000 Einwohnern, die von dieser neuen gesetzlichen Möglichkeit Gebrauch macht, faire Marktbedingungen im Mobilitätssektor zu schaffen. „Essen zeigt, wie kommunale Verantwortung für einen funktionierenden und fairen Personenverkehr aussieht.

leistungen zu begrenzen und ein Mindestmaß an Tarifgerechtigkeit zwischen Taxi- und Mietwagenangeboten herzustellen. „Wir fordern die Städte in Deutschland

auf, jetzt zügig zu handeln, sich an den positiven Beispielen aus Heidelberg und nun auch Essen zu orientieren – und keine Zeit zu verlieren“, so Oppermann weiter.

**PARLAMENTARISCHER
ABEND DES
BUNDESVERBANDES**

„ES BRENNT. LICHTERLOH!“

**ES GEHT
UM DIE EXISTENZ DES
GEWERBES**

Parlamentarische Abende in Berlin dienen dem Austausch zwischen Institutionen, Verbänden oder auch Unternehmen mit Abgeordneten. Selten sind sie so sehr vom Überlebenskampf einer Branche gekennzeichnet wie ihn in diesen Tagen das Taxi-Gewerbe führt. „Ich will Ihnen das mitgeben, was wir von unserer Basis zu Hause empfangen und wahrnehmen. Und da kann ich Ihnen nur ganz offen und frei sagen, es brennt. Lichterloh!“, wurde BVTM-Präsident Herwig Kollar schon bei seinen einführenden Worte an die anwesenden Politiker deutlich. „Die Taxibetriebe kämpfen um ihre wirtschaftliche Existenz.“



Darüber konnte auch die tolle Location, das DRIVE. Volkswagen Group Forums, in der Mitte Berlins nicht hinweg täuschen.

Bundesverbands-Präsident Herwig Kollar machte deutlich: Die zunehmend schlechter werdende Situation des Taxi-Gewerbes wurde ganz wesentlich mitverursacht durch den Eintritt in den Markt von Vermittlungsplattformen. Ein Modell, das immer wieder mit Rechtsbrüchen verbunden ist. Viel Stoff für die anschließende Diskussion.

**Reicht das Geld
am Ende des Tages?**

Und das ist nicht nur ein Kampf um die wirtschaftliche Existenz eines Unternehmens, das ist auch der Kampf um die Existenz der Familienangehörigen, der Frauen, der Kinder, der Männer. Wir haben eine Unternehmensstruktur im Gewerbe, die Fachleute wissen es, 80 Prozent der Unternehmen sind Kleinstunternehmen mit ein bis zwei Fahrzeugen, in denen die Unternehmer selbst jeden Tag auf der Straße stehen.“

Kollar rechnete vor, dass die Unternehmer und Unternehmerinnen oftmals nicht wüssten, ob sie am Ende der Schicht so viel Geld verdient hätten, um ihre Rechnungen bezahlen zu können. Diese Situation sei ganz wesentlich mitverursacht durch den Eintritt von Vermittlungsplattformen vor über zehn Jahren. Nach jahrelangem Bemühen sei die Personenbeförderungsgesetz-Novelle von 2021 verabschiedet worden.



„Aber vier Jahre später stellen wir fest, sie kommen nicht zum Tragen. Sie werden in der Praxis nicht angewandt. Wir haben in genau zwei Städten für Mietwagen Mindestbeförderungsentgelte. Ein ganz wesentliches Argument damals von der Politik war, wir wollen einen fairen Wettbewerb, wir wollen Dumpingpreise verhindern. Und passiert ist vier Jahre lang nichts“, bilanzierte der Verbandspräsident. „Lassen Sie mich einmal ganz deutlich sagen, Sie sind alle gemeinsam mit uns dafür zuständig, dass dieser unfaire Wettbewerb jetzt und sofort beendet wird.“

**Städtetag zeigt
Schwierigkeiten auf**

Thomas Kiel d'Aragon vom Deutschen Städtetag betonte, es seien

„Dinge eingetreten, so wie wir sie befürchtet haben“ und nannte das Verhältnis zwischen Plattformanbietern und Taxis. Da sei den Kommunen in der PBefG-Novelle eine Rolle zugeordnet worden, die so nie formuliert wurde – nämlich Wächter eines Level-Playing-Fields zu sein. „Wir sollen aufpassen, dass nichts schief geht.“ Allerdings sei im Personenbeförderungsgesetz kein eigenständiges Genehmigungsverfahren für Plattformanbieter festgehalten. Sie seien nur dann genehmigungspflichtig, wenn sie selber diese entsprechenden Personenbeförderungsleistungen erbringen. Und das führe dazu, dass die Unternehmen jetzt sagten, sie seien gar kein Personenbeförderer. Sie bedienten sich ja nur anderer. Zudem würden die Mietwagen aus dem Umland in

die großen Städte fahren und dort ihre Leistungen anbieten. „Man muss also, wenn man gegen den entsprechenden Genehmigungsinhaber tätig werden will, den gemeinsamen Schulterschluss zwischen Stadt und Landkreis oder eben einer Vielzahl von Landkreisen suchen, um der Lage Herr zu werden.“

Die Debatte brachte wenig Neues

Drei Parlamentarier waren der Einladung zur Debatte gefolgt – Michael Donth (CDU/CSU), Stefan Zierke (SPD) sowie Victoria Broßart (Bündnis90/Die Grünen). Dabei wurden die bekannten Positionen ausgetauscht: Die Novelle sei ein Kompromiss, man müsse die vorgesehene Evaluierung abwarten und eventuell nachjustieren, so der Baden-Württemberger Donth.

an der Zeit, Sozialdumping und schlechten Arbeitsbedingungen bei den Plattformbetreibern zu beenden.



Thomas Kiel d'Aragon vom Deutschen Städtetag betonte: Städte wie Landkreis versuchen, der Lage Herr zu werden – die PBefG-Novelle hat ihnen Aufgaben zugedacht, die vorher nicht so formuliert worden waren.



Auf dem Podium: Michael Donth (CDU/CSU), Stefan Zierke (SPD) sowie Victoria Broßart (Bündnis90/Die Grünen).



Für Stefan Zierke (Wahlkreis vom Berliner Stadtrand bis zur polnischen Grenze) aus Brandenburg stand die Mobilität im ländlichen Raum besonders im Fokus. Da gäbe es einfach viele Gegenden, da sei trotz aller Bemühungen gar kein Taxi mehr zu haben. Zudem seien neue Regulierungen geradezu widersinnig. Alle rufen nach dem Abbau der Bürokratie! Victoria Broßart aus Bayern bekam deutlich mehr Beifall für ihre Position, dass das Taxi unbedingt Teil des ÖPNV sei. Es sei endlich

Fazit: Es drohen viele Pleiten im Gewerbe

Es sei nicht so, dass die Branche stets neue Regeln fordere – man erwarte aber, dass bestehende Regelungen auch angewendet würden, so Herwig Kollar. Er erinnerte auch noch einmal daran, wie kurzerhand die Fachkunde abgeschafft wurde. Ein ähnlich schnelles Handeln brauche es jetzt, um das Gewerbe überhaupt zu erhalten. Die Abschaffung der

Ortskundeprüfung damals habe dazu geführt, dass sich unqualifizierte Mietwagenfahrer mit ausgebildeten Taxifahrern im Wettbewerb um Kunden messen dürften. 2021 sei die erneute Prüfung der Fachkunde wieder in die Novelle geschrieben worden. „Seither ist nichts umgesetzt, was ja für sich genommen schon ein Skandal ist. Da gibt es eine rechtliche Vorschrift und die Verwaltung und die Politik sagt, naja, mit der Umsetzung lassen wir uns mal Zeit, ist nicht so

schlimm.“ Das sei ein Musterbeispiel für ein Missmanagement für die Branche, die unter anderem durch Unkenntnis der Entscheider zustande komme. „Wir haben es immer wieder erzählt, darauf hingewiesen, gewarnt, dafür sind wir ja auch da, und trotzdem passiert nichts. Und jetzt ist einfach der Punkt erreicht, wo wir sagen, es reicht nicht mehr, einfach nur miteinander zu sprechen. Wir müssen jetzt diesen Existenzkampf, den unsere Basis ausführt, tatsächlich in Ihr Bewusstsein tragen und sagen, da droht mehr als einfach nur, dass der eine oder andere Betriebe pleite geht!“ Herwig Kollar erntete für diese ernüchternde Bestandsaufnahme viel Applaus von den Branchenvertretern. Ob dies auch Politiker zum Handeln ermutigt, darf bezweifelt werden.

EIN LEBEN FÜR DAS TAXIGEWERBE

**MICHAEL MÜLLER
IST TOT**

Michael Müller lebt nicht mehr. Der ehemalige Präsident des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. ist im Oktober im Alter von 68 Jahren nach langer, schwerer Krankheit verstorben. Er war einerseits erfolgreicher Unternehmer, andererseits hatte er aber auch eine ganze Reihe von Ämtern inne. Über viele Jahre hinweg war er der Vorsitzende der Fachvereinigung Taxi und Mietwagen innerhalb des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen, nach langen Jahren an der Spitze des BZP und des BVTM wechselte er zum TMV. In seiner Heimat Göttingen führte Müller ein ganz auf Krankenfahrten ausgerichtetes Mietwagengeschäft.

**Medien nannten ihn oft den
„Taxi-Präsidenten“**

Müller wusste um die Wirkung und den Einfluss von Medien auf politische Entscheidungen. Eine Pressemitteilung ist nur so effektiv, wenn sie auch bei denen ankommt, an die sie gerichtet ist. In seine Zeit als BZP-Präsident fiel auch der Markteintritt von Uber. Und damit begann ein bis heute andauernder Kampf um fairen Wettbewerb. Müller putzte die Klinken bei den unterschiedlichsten Ansprechpartnern, der Verband unterstützte juristische Auseinandersetzungen, ein „Schwarzbuch Uber“ entstand mit Argumenten für die Debatten in den Regionen. Einen seiner größten Erfolge sah Michael Müller in der Einführung der sogenannten „BZP-Schnittstelle“. Hinter diesem technischen Begriff stand eine Vision: die gewerbeeigenen Taxi-Apps zu verbinden – im Sin-

Michael Müller beim Interview vor dem Reichstag in Berlin. Die Einführung von Mindestlöhnen beschäftigte damals die politisch Verantwortlichen. Auf der BZP-Verbandstagung in Saarbrücken 2013 hatte die SPD Sonderregelungen versprochen, um den Mindestlohn von 8,50 Euro für alle Beteiligten sozialverträglich einführen zu können. Ein Jahr später war davon keine Rede mehr. Müller wurde nicht müde, die Zusagen für das Taxi-Gewerbe auch einzufordern.



ne von Gemeinschaft, Fortschritt und besserem Service für alle Fahrgäste. In den Medien wurde er oft einfach der „Taxi-Präsident“ genannt – und wer ihn kannte, wusste, dass dieser Titel nicht bloß eine Bezeichnung war, sondern Ausdruck seiner tiefen Verbundenheit mit dem Gewerbe.

**Scheuer-Wehr und
Umbenennung des Verbandes**

Das Jahr 2019 markiert einen Wendepunkt. Begleitet von massiven Rechtsverstößen attackierte Uber das Taxi-Gewerbe immer aggressiver. Zugleich sickerte ein Eckpunkte-Papier aus dem CSU-

geführten Verkehrsministerium durch, dass den Markt weiter im Sinne der Plattform-Mietwagen liberalisieren wollte. „Wenn Mobilität privatwirtschaftlichen Interessen dient, dann ist sie dem Markt verpflichtet und nicht mehr den Fahrgästen. Herr Scheuer möchte mit seinen Ideen den öffentlichen Verkehr stärken, um die Innenstädte zu entlasten. Die Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen würde genau das Gegenteil bewirken“, schrieb Müller in einem Offenen Brief an den damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und kündigte im März weitere Demonstrationen an. Schon bald darauf kam es zum Showdown auf der Bühne am Brandenburger Tor in Berlin. Ein Moment, in dem Michael Müller einmal mehr zeigte, dass er kei-

ne Auseinandersetzung scheute. Ebenso eindrucksvoll war seine „Scheuerwehrtour“, auf der er über drei Wochen durch ganz Deutschland reiste, um für die Anliegen des Taxigewerbes einzustehen.

**Ein Leben für
das Taxi-Gewerbe**

Michael Müller lebte das Taxigewerbe – mit ganzer Leidenschaft, mit unbeirrbarem Einsatz und mit einem großen Herzen für die Menschen, die darin arbeiten. Er war eine Stimme, die gehört wurde. Klar, direkt und getragen von dem Wunsch, das Richtige für das Gewerbe und seine Menschen zu tun. Dem Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. verdankt Michael Müller weit mehr als nur Impulse: Er gab ihm auch seinen heutigen Namen. Mit der Umbenennung vom BZP zum BVTM setzte er ein Zeichen für Erneuerung, Zusammenhalt und Aufbruch in eine neue Zeit. Der Bundesverband und das gesamte Gewerbe trauern mit seiner Familie, seinen Freunden und seinen Kollegen in GVN und TMV.

EIN MENSCH MIT HALTUNG, HERZ UND LEIDENSCHAFT

„UNSERE HELDEN“ ZEIGT — DAS TAXI-GEWERBE IST EINZIGARTIG!

Der Bundesverband stellt in der Rubrik „Unsere Helden“ regelmäßig Kolleginnen und Kollegen aus dem Gewerbe vor, die dafür sorgen, dass es ganz einfach rollt. Heute lernen wir Oliver Fricke vom Taxi & Kurierservice Fricke aus Wolfsburg kennen. Seit über 20 Jahren ist er Taxiunternehmer. Allerdings: Er ist nicht mit dem Personenwagen unterwegs, sondern meist mit dem Bus. „Ich habe früher mal mit Pkw angefangen, aber der Trend geht dazu, dass wir viele Pkw und wenig Busse haben“, erzählt er beim Interview am Halteplatz am Bahnhof Wolfsburg.



In über 20 Jahren Taxi hat er auch schon eine ganze Menge erlebt – von Enkeltrick bis zu gestrandeten Politikern. Und der Bundesverband freut sich auf weitere Vorschläge für „Unsere Helden“.



„Unsere Helden“ – Oliver Fricke vom Taxi & Kurierservice Fricke aus Wolfsburg ist mit Leib und Seele Dienstleister. „Der Begriff Unternehmer sagt ja auch, man soll was unternehmen. Man muss halt immer da sein.“ Und so ist er (fast) immer für seine Kunden erreichbar. Schließlich müsse sich das Taxi danach richten, wenn die Leute die Mobilität bräuchten, lautet seine Philosophie.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

Juli 2025

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

August 2025

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis

September 2025

Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Mike Pannwitz
Isarfunk GmbH & Co. KG
Ernst Richard Fischer

Denken Sie bitte daran:
Wir hoffen, dass Sie uns
niemals brauchen – aber
wir brauchen Sie!

**TAXIstiftung
Deutschland
Frankfurter
Volksbank eG**

IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die TAXIstiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

**Zuwendung zum Stiftungskapital
der TAXIstiftung Deutschland**

„Mit den Bussen ist man halt besser bedient“

Die Nachfrage nach den Bustransferts ist groß. „Mit den Bussen ist man halt besser bedient“, sagt Fricke und zählt aus dem Kopf auf, wo seine nächsten Ziele sein werden. „Der Begriff Unternehmer sagt ja auch, man soll was unternehmen. Man muss halt immer da sein.“ Das bedeutet für Fricke, dass auch am Wochenende oder mal nachts ein Anruf kommt, von Menschen, die von A nach B möchten. „Ich kann ja auch nicht sagen, es ist spät oder Wochenende, ich habe jetzt keinen Bock mehr. Oder manchmal dauert eine Fahrt auch länger, beispielsweise bei der Dialyse. Man muss halt auch schon so ein bisschen Dienstleister sein wollen“. Es ist wichtig, dass Kunden sich immer darauf verlassen können, dass sie jemand erreichen und auch immer jemand kommt, sagt der sympathische Niedersachse.

Viele Notsituationen gemeistert

In seiner Zeit hinterm Lenkrad hat er auch schon eine ganze Menge erlebt. „Da habe ich schon zweimal einen Enkeltrick-Betrug verhindert, einer jungen Frau nach übermäßigem Drogenkonsum das Leben gerettet, einen LKW-Fahrer auf seine glühende Bremse aufmerksam gemacht, Politiker nach einer Notlandung vom Flughafen zur Landesregierung im nächsten Bundesland gebracht und vieles mehr“. Das ganze Interview mit Oliver Fricke kann man sich hier anschauen.

[www.youtube.be/](https://www.youtube.be/J5guhkrTiAg?si=noy0IRMhLos0-0I3)

[J5guhkrTiAg?si=noy0IRMhLos0-0I3](https://www.youtube.be/J5guhkrTiAg?si=noy0IRMhLos0-0I3)

Und der Bundesverband freut sich auf weitere Vorschläge. Anekdoten, Ernstes und Unterhaltsames, das nicht in Vergessenheit geraten sollte. Und wir stellen hier im Report diese kleinen Geschichten einer großen Öffentlichkeit vor.