

Eine kritische Distanz ist bitter nötig



Dietmar Fund,
Chefredakteur

Der amerikanische App-Anbieter Uber setzt sich seit Jahren mit immer neuen Winkelzügen frech über das deutsche Personenbeförderungsrecht hinweg. Ebenso wie die Plattform Free Now, die das Recht achtet, stellt sich Uber mit vielen Werbe-Milliarden gegenüber der Öffentlichkeit und den Politikern als innovativer neuer Player dar. Die Taxi- und Mietwagenbranche wollen beide gar als Partner einbinden.

Das weckt zu Recht Emotionen bei vielen Lesern. Manchmal aber kochen sie auch über wie bei einem Düsseldorfer Unternehmer. Nachdem er die Meldung „Auch Limousinenservices wollen fairen Wettbewerb“ gelesen hatte, schrieb er, er sei stinksauer. „Sie geben einem Kriminellen, der das Taxigeschäft untergräbt, eine Plattform und machen damit indirekt Werbung für Uber“, schrieb er und meinte den Berliner Geschäftsmann, der als Generalunternehmer für Uber

Ende Januar beim 5. VLD-Forum in München referiert hatte. Diese Wortwahl finde ich äußerst kritisch und die Bemerkung, wir sollten uns unser Blatt sonstwohin stecken, völlig niveaulos. Zuvor hatte der Düsseldorfer sein Abonnement mit der Bemerkung gekündigt, es mangle taxi heute an einer Positionierung gegen Uber und die Berichterstattung über Free Now sei „fast werbehaft“.

Diesen für die „unsozialen Hetzwerke“ leider typischen Ton, der hier per E-Mail ohne ordentliche Signatur ankam, finde ich völlig daneben. Die sachlichen Vorwürfe weise ich entschieden zurück. Selbst wenn eine sicher schillernde Persönlichkeit für Uber spricht, sollten die Leser deren Aussagen zur Kenntnis nehmen und sich Argumente gegen sie überlegen. Meine Leserinnen und Leser müssen wissen, was Uber, Free Now und Konsorten in Deutschland unternehmen. Nur so können sie ihre Interessen formulieren und wirkungsvoll nach außen vertreten.

Voll Emotionen gegen die neuen Wettbewerber zu wettern und nur noch über die letzten Zuckungen von Uber in aller Welt zu schreiben, wird den Taxi- und Mietwagenunternehmern im harten Wettbewerb nicht helfen. Lieber verwende ich meine Kraft darauf, neue Möglichkeiten zu zeigen, die meine Leserinnen und Leser als gute Dienstleister haben.

Herzlichst Ihr

Dietmar Fund, Chefredakteur



Lesen Sie die aktuelle Ausgabe auf Mobilgeräten in der App oder – ganz neu – online im Web.

Für taxi heute-Abonnenten ist dieser Service inbegriffen.

Inhalt

Nr. 1-2/2020 · 43. Jahrgang

taxi heute mobil	4
Taxi-News	
App-Vermittlung von Uber wurde untersagt / VW-Verkäufer ließen Crafter-Kombis umbauen / Das BAXI verbreitet sich nach Süden / Taxi.de bringt WhatsApp-Assistenten / HALE hilft beim Kassieren et cetera	5
Gewerbepolitik	
5. VLD-Forum: Limousinenservices wollen gerechten Wettbewerb	8
LTV: Mit Taxler-Benefits sparen auch die Unternehmer	10
Gewerbe-News	13
Recht & Steuern	
Kurzurteile	14
Unternehmensführung	
Marktübersicht über die Taxi- und Mietwagenkonditionen für 2020	15
Für Rollitaxis gibt es in Pellenz und in Heidelberg Unterstützung	18
e-Move 360°: Ladepunkte soll man bald reservieren können	20
Elektromobilität: Was Taxi- und Mietwagenunternehmer beim Einstieg beachten müssen	22
Taxis & Mietwagen	
Marktübersicht: Elektrotaxis fordern noch viele Kompromisse	27
Fahrvorstellung: Ford Tourneo Custom PHEV taugt nicht als Taxi	30
Zu guter Letzt	34
Impressum	33

hussverlag

Joseph-Dollinger-Bogen 5

80807 München

Redaktion +49 (0)89 32391-252

Anzeigen +49 (0)89 32391-154

Vertrieb +49 (0)89 32391-314

Fax +49 (0)89 32391-163

redaktion@taxi-heute.de

www.taxi-heute.de



VLD-Vorstand Stefan Pabst (v.l.) und Moderator Richard Loch entlockten Unternehmer Michael Oldenburg, Markus Ferber (MdEP), IHK-Mann Dr. Korbinian Leitner und Rechtsanwalt Ralph Müller-Bidinger interessante Aussagen.

einer Runde, in der der Europa-abgeordnete Markus Ferber auf einen Unternehmer, einen Vertreter der IHK für München und Oberbayern und den als PBefG-Kommentator bekannten Rechtsanwalt Ralph Müller-Bidinger traf. Sie redeten vor rund 80 Teilnehmern.

Ihnen erklärte der Offenbacher Mietwagenunternehmer Michael Oldenburg, Vorstand der United Limousines AG, seit dem Markteintritt von Wettbewerbern, die mit Milliarden im Hintergrund Fahrten extrem günstig anboten und jede Menge Prozesse führten, gebe es kein „gerechtes Spielfeld“ mehr. Sie als Unternehmer könnten nur relativ hilflos zusehen. Bei der „unfassbaren Lobbyarbeit von Uber“ könne ein Unternehmer nicht im Mindesten mithalten. Die Taxiunternehmer genossen einen Schutz, der ihnen zustehe und angesichts der Betriebspflicht auch wirtschaftlich nötig sei.

Limousinenservices wollen gerechten Wettbewerb

Chauffeursdienste Die Forderung nach fairen Spielregeln für Taxis, Mietwagen und neue Wettbewerber stand im Mittelpunkt des 5. VLD-Forums in der Motorworld München.

Vor Uber und anderen neuen Plattform-Betreibern fürchten sich nicht nur Taxi- und Mietwagenunternehmer, sondern auch Chauffeursdienste und Limousinenservices. Das zeigte das 5. VLD-Forum der Vereinigung der Chauffeur & Limousinen Service Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland e.V. (VLD) am 31. Januar 2020 in der Motorworld München.

VLD-Vorsitzender Timo Müller und Vorstandsmitglied Stefan Pabst hatten ein Programm mit drei Podiumsdiskussionen und Vorträgen zusammengestellt, das der ehemalige Taxiunternehmer Richard Loch moderierte. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Elektromobilität wies das Programm zwei interessante Schwerpunkte auf. Es startete mit

Absage an Preisdumping

Ein Unternehmer, der einen Limousinenservice betreibt, erklärte, er finde, dass die Politik Uber unterstütze und sie als Unternehmer unter Druck setze. Ein Disponent fragte, weshalb man wesentlich günstigere Unternehmen überhaupt zulasse. Dem daraufhin vom Moderator angesprochenen Dumpingverbot gab der Rechtsanwalt allerdings wenig Chancen. Ein weiterer Unternehmer erklärte, bei Limousinenservices bewerte der Chef den Fahrer, bevor er es mit Kunden zu tun bekomme, während die Fahrgäste bei Uber Versuchskaninchen seien und das geschickte Marketing das Bewertungssystem auch noch als tolle Sache verkaufe.

„An Ihrer Stelle würde ich als Unternehmer nicht vom Staat fordern, dass er meine Kalkulationsfreiheit einschränkt“, entgegnete Dr. Korbinian Leitner, Referatsleiter Infrastruktur und Mobilität bei der IHK für München und Oberbayern. Er sagte, ein Anruf bei der Taxizentrale sei „gestern gewesen“, heute veränderten Apps den Markt der Personenbeförderung. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) seien Verkehrsbetriebe und Plattformanbieter wie Sixt auf dem besten Wege zu einer Mobilitäts-App,

Was in Freimann sonst noch zu hören war

■ Jörg Mayer, Gründer und Geschäftsführer der Plattform CityLoop Travel GmbH aus Walldorf, riet dazu, immer zu schauen, was der Kunde wolle. Er selbst habe nur „Angst vor unserem permanenten Staatsversagen“: Wer Recht erlasse und pflege, müsse es auch durchsetzen.

■ Für Eventfahrten und Großveranstaltungen suchen viele Sponsoren Fahrer und stellen Fahrzeuge, die dafür eine Kurzzeitkonzession brauchen. Dafür hat das Bundesverkehrsministerium 2018 den zuständigen Länderbehörden ein „Papier“ an die Hand gegeben, dessen Vorgaben bezüglich der Ausstattung und der Versicherung aber

ganz unterschiedlich ausgelegt werden. Das ergab die Diskussion zum Konzessionsrecht.

■ Kai Sperling, Geschäftsführender Gesellschafter der 2S Info & Media Management GmbH aus Mühlheim am Main, stellte mit der Dispo-Software „LimouWEB“ eine einfache Lösung für den Einsatz auf Tablets im Mietwagen vor. Sie bietet nur die elementaren Funktionen des Komplettprogramms LimouERP und ist für kleine Betriebe gedacht, deren Inhaber im Fahrzeug disponieren möchte. E-Mail-Vorlagen für Kunden, Fahrer und Partnerbetriebe sowie das Drucken oder Verschicken von Rechnungen im pdf-Format bietet auch die einfache Version.



Eine Bildergalerie zum 5. VLD-Forum finden Sie auf www.taxi-heute.de.



Der VLD-Vorsitzende Tino Müller (l.) und Vorstand Stefan Pabst hatten das 5. VLD-Forum drei Monate lang vorbereitet.



Dr. Christoph Ebert von Charge-ON (l.) erwartet, dass Auftraggeber von Chauffeursdiensten bald elektrisch angetriebene Fahrzeuge fordern. Der Berliner Unternehmer Thomas Mohnke (r.) sprach nicht nur als Generalunternehmer von Uber, sondern redete auch über hochwertige Chauffeursdienste, die er ebenfalls anbietet.

über die auch die Limousinen- und Chauffeursdienste buchbar sein sollten.

Qualität wurde vermisst

Der Europaabgeordnete Markus Ferber betonte, es gehe der EU nicht darum, einfach ein US-Modell nach Europa oder Deutschland zu bringen, sondern einen Rechtsrahmen dafür zu schaffen. „Recht soll von gewählten Vertretern gesetzt werden und nicht von höchsten Gerichten, die mit Urteilen einen Rechtsrahmen setzen“, erklärte er. Man müsse auch sehen, dass es ohne die Uber-App keine taxi.eu-App geben würde. Es habe einen „Bedarf nach Qualitätsverbesserungen“ gegeben. An diesem Punkt setzte später der Berliner

Unternehmer Thomas Mohnke an. Er schilderte, dass er bis 1995 mit zuletzt 650 Taxis Deutschlands größter Taxiunternehmer gewesen sei, bevor er sich „mit abgrundtiefer Enttäuschung“ vom Taxigewerbe abgewandt habe. Dessen Innovationskraft sei erst durch neue Wettbewerber geweckt worden.

Zu denen gehört Mohnke inzwischen selbst, nachdem er 2016 den insolvent gewordenen Bundestagsfahrerdienst Rocvin gekauft und die Safe Driver Group aufgebaut hat. Zu deren Standbeinen zählen außer einem hochwertigen Chauffeursdienst auch eine Flotte von 160 Mietwagen, mit denen Mohnke als Generalunternehmer für das Geschäftsfeld Urban Mobility von Uber unterwegs ist. Sie seien in allen

sieben Städten aktiv, in denen Uber vertreten sei, berichtete Mohnke.

Der Unternehmer sagte, Mietwagen-Plattformen wie Blacklane hätten inzwischen die Preise für Flughafenfahrten halbiert. Sie sprächen Kunden an, die preissensibel seien, aber „aus Ego-Gründen“ nicht Taxi fahren wollten. „Diese Kunden sind bei Blacklane oder Free Now gut aufgehoben, die kommen nicht zurück“, erklärte Mohnke. „Chauffeursdienste und Limousinenservices haben eine gute Zukunft, aber nur, wenn sie sich auf das ganz hochwertige Marktsegment konzentrieren und sich in die Netzwerke ihrer Kunden integrieren.“ Plattformen hätten keine regionalen Kenntnisse. Diesen Vorteil sollten die Unternehmer ausspielen.

Klare Positionen gefragt

„Wichtig ist eine gute, effiziente und laute Lobbyarbeit“, riet der Berliner. „Sie müssen klare Positionen zu Einzelfragen vertreten. Das vermisste ich heute. Nur Meinungen abzufragen, reicht nicht.“ Das Taxigewerbe, bei dem er vor langer Zeit einmal im erweiterten Vorstand des BDP gesessen hat, habe zwar viele gute Aktionen gestartet, bleibe aber eine Zukunftsstrategie schuldig. Bei den Taxizentralen vermisste er eine Elektromobilitäts-Strategie.

Für wie wichtig er die hält, hatte Mohnke schon als Diskussions Teilnehmer in die Runde eingebracht, die sich mit der Elektromobilität befasst hatte. Er hatte sich als Betreiber von zehn Jaguar i-Pace vorgestellt und erklärt, Großstadtkunden verlangten heute schon nach Elektromobilität. Ähnlich sah das Dr. Christoph Ebert von der E.ON-Tochter Charge-ON GmbH. „Car Policies und Company Rules könnten bald schon aus einer schönen Option ein Muss machen“, warnte der Strom-Fachmann. „Das kommt und das pusht das Thema derzeit.“

Unter den rund 80 Teilnehmern in der neuen Motorworld München waren ganze fünf Frauen.

„Hinter Uber und Blacklane lauern noch viele andere Wettbewerber“

Thomas Mohnke

df