



Im Saal der Katholischen Akademie in Hamburg fand das 9. Forum des BCMD statt.

Chauffeuranspruch und Konzessionsrealität

Jahrestreffen des Chauffeurverbandes Hamburg kann vieles: Hafen, Hanse, Herbststurm. Zum BCMD-Forum konnte Hamburg auch Winter. In der Nacht hatte es geschneit, und am Morgen war die Stadt eine Kulisse für ein Branchentreffen, das sich zwischen Realität und Ideal bewegt.

Das Personenbeförderungsrecht ist bundesweit einheitlich – die Entscheidungen der Behörden in der Praxis sind es nicht.

Chauffeur- und Mietwagenunternehmen aus ganz Deutschland kamen am 30. und 31. Januar zum 9. Forum des BCMD, des Bundesverbandes der Chauffeur- und Mietwagenunternehmen Deutschlands. Doch wer kommen wollte, musste erst einmal ankommen. Die Deutsche Bahn ließ Züge ausfallen, andere Teilnehmer scheiterten an Straßenverhältnissen. Von rund 120 angemeldeten Gästen sagten einige kurzfristig ab. Der Rest traf ein – und stand im Foyer schon mitten in der Branche. Denn dort warteten rund zehn Sponsoren und Partner. Der BCMD ist eigentlich kein Verband für „irgendwie Mobilität“, sondern für jene Betriebe, die den Mietwagen- und Chauffeurverkehr so betreiben, wie ihn der Gesetzgeber einmal gedacht hat: vorbestellte Rechnungsfahrten, meist in gehobenen Fahrzeugen, häufig mit stundenweiser Buchung, Transfers,

Businesskunden. Und doch scheinen Betriebe mit taxiähnlichem Mietwagenverkehr zunehmend an Gewicht im Verband zu gewinnen.

Luxus zum Anfassen – und zum Staunen

Luxus zeigte sich an den ausgestellten Fahrzeugen. BusConcepts präsentierte, was passiert, wenn man einen Mercedes Sprinter nicht als Transporter betrachtet, sondern als Raum. Handvernähte Sitzbezüge, Kaffeemaschine, Minibar, ein Dachhimmel, der eher an eine Hotellobby erinnert als an ein Nutzfahrzeug. Das Fahrzeug trägt zu Recht den stimmigen Namen „Diamond Line“. Allerdings braucht nicht jeder Chauffeurbetrieb einen Luxus-Sprinter. Deshalb waren Melanie Neugebauer und Joachim Flämig von Volkswagen mit „normaleren“ Fahrzeugen vor Ort: der ID.7 und ein Caravelle stan-

den bereit. Über die Jakobs-Gruppe war außerdem noch Audi vertreten.

Viele BCMD-Mitglieder fahren längst nicht mehr nur die klassische Limousine mit Einzelkunde. Ein Geschäftsfeld wächst: Event-Shuttles. Da müssen schnell 20 oder mehr Fahrzeuge her – gleichzeitig, zuverlässig, am besten mit Fahrer. Für solche Fälle stellte sich Europcar Mobility vor. Christian Schader erklärte in einer kurzen Sponsorenrunde, man könne Modelle sämtlicher Kategorien und Antriebsarten liefern – inklusive Lieferservice direkt an den Ort des Geschehens.

Software und KI

Bei den Abrechnungs- und Softwarepartnern tauchten bekannte Namen aus dem Taxigewerbe auf: MPC-Software und DMRZ. DMRZ kündigte an, im Jahr 2026 ein massentaugliches, finanzierbares

„Image-Link-Verfahren“ mit qualifizierter elektronischer Signatur anbieten zu können. Das Softwareunternehmen 2S wiederum hat sich auf Chauffeurdienstleister spezialisiert. Entwickler Achim Sorge hielt einen ausführlichen Vortrag darüber, wie digitale Transformation, KI und Automatisierung Prozesse optimieren können. Radius-Software brachte Speziallösungen für Mietwagenbetriebe mit: Telematik, Tankkarten, Ladekarten, Dashcams. Mopla aus Augsburg stellte eine App vor, über die sich Mietwagenbetriebe per Dashboard registrieren können, um für Nutzer sichtbar zu werden.

Arbeitssicherheit, Versicherungen – und ein Wort, das keiner hören will: TSE

SVG informierte über Arbeitssicherheit, Stefan Ballnath war als Versicherer vor Ort. Hale zeigte Wegstreckenzähler. Und Hale brachte auch die Nachricht mit, die man in einem Saal voller Rechnungsfahrer nicht gern hört: Auch Chauffeurdienste kommen an der Technischen Sicherheitseinrichtung (TSE) nicht vorbei.

Genehmigungsfrust und Behördenwillkür

Spätestens hier war man beim Thema, das die Stimmung im Gewerbe seit Monaten prägt. Denn in vielen Städten fahren nicht nur klassische Chauffeur- und Mietwagenbetriebe, sondern auch taxiähnlich agierende Mietwagenunternehmen, die für Plattformen wie Uber und Bolt unterwegs sind. Die Folge: Genehmigungsbehörden reagieren. Und zwar nicht immer differenziert. Etlichen Mietwagenbetrieben werde die Genehmigung nicht mehr für fünf, sondern nur noch für zwei Jahre verlängert. Noch schlimmer als die Kürzung ist aus Sicht vieler Unternehmer die bundesweite Uneinheitlichkeit bei Behördenentscheidungen.

Besprochen wurde das im Panel „Konzessionsvergabe und Bürokratie“. Auf der Bühne saßen zwei Männer, die man im Taxi- und Mietwagenkosmos nicht erklären muss: der Berliner SPD-Abgeordnete Tino Schopf und Dirk Ritter, Abteilungsleiter in der Hamburger Behörde. Mit dabei war Dr. Lars Maritzen von der Düsseldorfer Kanzlei Schallast, der den BCMD seit Kurzem in Genehmigungsfragen berät. Maritzen hat für

die Taxibranche bereits zahlreiche Abmahnverfahren gegen Uber- und Bolt-Partner gewonnen.

Elektrifizierung: Hamburg denkt weiter, Berlin fördert – aber nicht alles

Auch die Antriebsfrage kam auf die Bühne. Wieder saßen Schopf und Ritter auf dem Podium. Hamburgs Verkehrssenator Dr. Anjes Tjarks hatte zuvor eine Videobotschaft geschickt. Der Tenor war klar: Auch Hamburger Mietwagen sollen perspektivisch elektrisch fahren – möglicherweise sogar reguliert, ähnlich wie bei den Hamburger E-Taxis. Ritter sagte allerdings auch, dass das in anderen Städten derzeit nicht auf der Tagesordnung stehe. Schopf bestätigte das für Berlin. Dort setzt man auf Freiwilligkeit über Förderprogramme. Allerdings hat diese Freiwilligkeit eine Grenze: Das Berliner Welmo-Programm fördert E-Taxis, nicht Mietwagen. Wer als Mietwagenbetrieb elektrifizieren will, muss also deutlich stärker aus eigener Tasche planen.

Mehr Wahrnehmung für die Branche

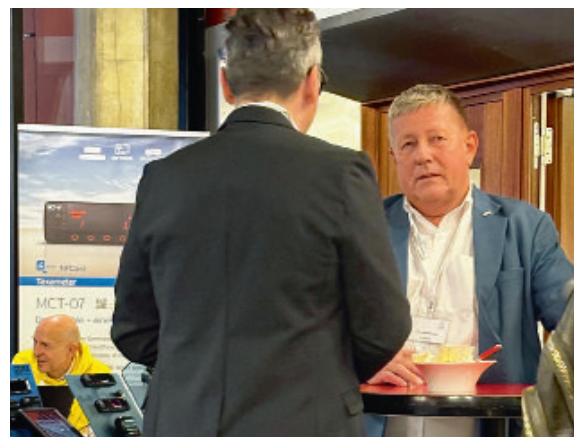
Ganz am Ende ging es um etwas, das auf Branchenveranstaltungen gern wie ein Pflichtteil wirkt, aber in Wahrheit über die Zukunft entscheidet: Lobbyarbeit. Die Chauffeurbranche fühlt sich politisch oft nicht wahrgenommen. Sie ist zahlenmäßig kleiner als das Taxigewerbe, ihre Fahrzeuge stehen seltener auf öffentlichen Plätzen, und ihr Alltag spielt sich weniger sichtbar ab. Tino Müller, der Vorstandsvorsitzende des BCMD, warb deshalb um neue Mitglieder. Er und seine Vorstandskollegen führten bereits zahlreiche politische Gespräche – ehrenamtlich, neben dem eigenen Betrieb. Diese Arbeit müsse in seinen Augen dringend intensiviert werden.

Kontinuität oben, neue Namen daneben

Am Tag nach dem Forum fand die Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen statt. Tino Müller bleibt Vorsitzender, während die meisten weiteren Vorstandsmitglieder neu gewählt wurden. Am Ende blieb das Bild eines Gewerbes, das in Hamburg einmal mehr seine zwei



Anwalt Dr. L. Maritzen, D. Ritter von der Verkehrsbehörde Hamburg und T. Schopf aus dem Berliner Abgeordnetenhaus diskutierten über Konzessionsvergabe und Bürokratie.



BCMD-Verbandsmitglied T. Mohnke von wirfahren diskutiert mit D. Ritter – vielleicht darüber, dass Hamburg so gut wie keine Uber-Mietwagen auf den Straßen hat?



Der alte und der neue Vorsitzende des BCMD: Tino Müller.

Gesichter zeigte. Einerseits gibt es den Anspruch: Luxus, Service, Professionalität, Chauffeurdienst als Teil moderner Mobilität. Und es herrscht weiter der Druck durch Genehmigungen, Kontrollen, Plattformverkehr, Bürokratie und Uneinheitlichkeit im Gewerbe. tk