

**Rede**

**des BZP Präsidenten Fred Buchholz**

**anlässlich der Europäischen Taximesse am 08.  
November 2008**

**Sperrfrist: 08. November 2008 16.00 Uhr**

**Es gilt das gesprochene Wort.**

## Thema: „Die gewerbepolitische Situation des Taxi- und Mietwagengewerbes in Deutschland“

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem In- und Ausland  
Freunde des Gewerbes,  
und auch die anwesenden Behörden- und Firmenvertreter,

ich möchte Sie alle auf das herzlichste hier in Köln auf der Europäischen Taximesse im Namen meines Vorstandes begrüßen.

Vorab mein Dank und ein großes Lob an die Ausrichter, der Fachvereinigung Nordrhein, und deren Repräsentanten Herrn Zander und Herrn Goldberg, hier in der neuen, noch schöneren Messehalle in Köln.

Sehr geehrte Damen und Herren, der heutige Vortrag von mir, zeitlich auf max. 15 Minuten begrenzt, sollte sich vorerst nur ausschließlich auf die gewerbepolitische Situation bzw. Ausrichtung unseres Bundesverbandes beziehen. Unsere wirtschaftliche Situation insbesondere seit Mitte des Jahres ist aber mindestens genauso wichtig. Daher erlaube ich mir, auch dieses Thema aufgrund der aktuellen Ereignisse hier mit aufzugreifen.

### Beginnen wir aber mit der gewerbepolitischen Ausrichtung:

meine Damen und Herren, sie können sicher sein, dass dieser sehr gut organisierte und strukturierte Unternehmerverband mit all seinen Ausschüssen sich jedem aktuellen und zukunftsweisenden Problem der Politik und der Verwaltung gestellt hat bzw. stellen wird. Ob es die zahlreichen Besuche von uns in Berlin bei den verkehrspolitischen Ausschusssprechern der Parteien oder die immer wiederkehrenden Treffen mit der Verwaltung im Bundesverkehrsministerium in Bonn waren, folgendes war in diesem Jahr auf unserer Agenda:

-- die Anfang des Jahres aufkommenden Schleppervorwürfe wurden von uns massiv in aller Deutlichkeit zurückgewiesen,

-- mit unserer Stellungnahme konnten wir den Wegfall der Ortskundeprüfung bei Mietwagen in Orten über 50.000 Einwohnern verhindern,

-- das schon seit Jahren in der Diskussion befindliche sehr kostenintensive Fiskaltaxameter, ausgestattet mit zahlreichen Speicherfunktionen ist vom Tisch, jetzt befindet sich eine in abgewandelter Form in Gestalt eines Taxameters mit Registrierkassenfunktion in der Schublade der Verwaltungsbehörden  
(hierzu ist übrigens der Vortrag von dem IRU-Präsidenten Hubert Andela aus Holland zu beachten).

-- wir haben uns massiv im Jahr 2008 für eine Novellierung des Eich- und Messwesens eingesetzt. Wir wollen damit durchsetzen, dass eine Eichung nur noch als Ersteichung, nach Tarifumstellung und nach Reparatur vorgenommen werden muss. Die immer wiederkehrende jährliche Eichung ist nach unserer Meinung bei den heutigen modernen Taxametern Unsinn und verursacht Kosten, die aus unserer Sicht überflüssig sind.

-- auch die Einführung einer kleinen Fachkunde für Taxifahrer ist seit vielen Jahren vorrangiges Ziel und immer wieder vorgestellt worden, dazu aber später mehr.

Das Personenbeförderungsgesetz ist nach unserer Ansicht – auch wenn die letzte grundlegende Novelle schon 25 Jahre zurückliegt -, aber immer noch ein funktionierender Ordnungsrahmen mit einigen wenigen Abstrichen, mit dem wir vernünftig leben und arbeiten können. Natürlich kämpfen wir in Berlin und Bonn für die 100% Implementierung in den ÖPNV und nicht wie es im Gesetzestext niedergeschrieben steht, dass wir nur ergänzen, verdichten und teilweise ersetzen! Aber das wird noch ein sehr langer und steiniger Weg!

Sehr aktuell aus den vergangenen Tagen ist unsere neue Satzung unseres Bundesverbandes:

die Abschaffung der Fachgruppen Taxizentralen und Mietwagen/Landesverbände

Es ist ziemlich genau ein Vierteljahrhundert verstrichen und in den letzten Jahren gab es deutliche Zeichen aus der Mitgliedschaft, dass doch über den Nutzen einer Weiterführung dieser Fachgruppen nachgedacht werden sollte. Denn ich will nicht verhehlen, dass nicht so sehr im gewerbepolitischen Bereich – hier haben sich die Mitgliedsorganisationen unabhängig von welcher Fachgruppe in konstruktiven Diskussionen immer mit großen Mehrheiten auf die Ziele unserer Gewerbepolitik geeinigt -, aber im personellen Bereich, sprich bei der Besetzung der Funktionen, die Fachgruppen-Mentalitäten häufig zu Streit und unproduktiver Unruhe geführt haben. Deshalb kamen in letzter Zeit vermehrt und auch zu Recht Stimmen auf, dass der Verband sich doch lieber mit voller Kraft um die Bewältigung der Alltagsorgen der Unternehmen kümmern sollte, statt viel Energie auf die Beibehaltung des Denkens in Gruppen, nach Quoten und Ähnlichem zu investieren und sich überflüssigen Grabenkämpfen hinzugeben.

Diese umfangreiche Satzungsänderung war ein Meilenstein und wird uns in Zukunft mit Sicherheit in der einen oder anderen Diskussion oder auch zukünftiger Wegbeschreibung positiv beeinflussen. Was kaum jemand für möglich gehalten hat, haben wir mit Überzeugungsarbeit und Argumenten innerhalb der eigenen Mitgliedschaft umgesetzt. Hiermit konnten wir alle gemeinsam den Verband für die nächsten Jahrzehnte aus unserer Sicht gut aufstellen.

Ich kann hier nur anreißen, welche Ergebnisse mit den vielen Initiativen und Tätigkeiten des Präsidiums, Vorstandes und der Geschäftsführung sowie unseren Fachausschüssen im Zusammenwirken mit den Mitgliedsorganisationen erzielt worden sind. Wir kümmern uns nicht nur um Farbgestaltung und Außenwerbung an Taxen, sondern um vieles, vieles mehr.

Wir waren vor kurzem bei unserem zuständigen Staatssekretär in Berlin und haben ihm die wirtschaftlich dramatische Situation des Gewerbes geschildert. Selbstverständlich können sich unsere Politiker nicht um unsere Auftragslage bemühen (dazu etwas später mehr), aber bei unserer Kostensituation ist das Ende der Fahnenstange schon lange erreicht, und die haben wir sehr massiv dargestellt.

### Kommen wir zu der wirtschaftlichen Situation der Branche

Der zunächst positiv aussehende wirtschaftliche Zustand in Deutschland und Europa liegt jetzt unter sehr dunklen Wolken, ein heftiges Gewitter ist im Anmarsch. Die Finanzkrise ist in voller Blüte, die Wirtschaftskrise hat begonnen und wird wahrscheinlich unweigerlich massive Belastungen sowohl international wie national nach sich ziehen. Im April war das

erste Anzeichen die Pleite der IKB-Bank, die auch in meinem damaligen Bericht auf einer Mitgliederversammlung als Beleg für die Unfähigkeit einiger Banker angeprangert wurde. Heute wissen wir, dass diese damalige Ungeheuerlichkeit tatsächlich nur eine erste, im Gesamtzusammenhang aber ganz kleine - „peanutsmäßige“ - Fehlentwicklung war. Wir haben bereits in der Vergangenheit erfahren müssen, dass die Schrammen in der wirtschaftlichen Entwicklung massiven Einfluss auf den Geschäftsreiseverkehr haben, was uns sofort wehtut. Darüber hinaus sind die privaten Verbraucher besonders stark durch die Auswirkungen der Energiekostenentwicklung getroffen und können deshalb nur noch das unverzichtbar Notwendige einkaufen. Häufig wird das nicht die Dienstleistung unserer Branche sein. Wir sollten uns auf einen massiven Rückgang der Nachfrage einstellen. Nicht nur das Nutzerverhalten unserer Fahrgäste ist prekär, sondern die Kostenseite hat jetzt das Höchstmaß des Zumutbaren für uns als Taxi – und Mietwagenunternehmer erreicht! Seit dem Frühjahr 2008 ist ein eminenter Anstieg der Treibstoffkosten zu beklagen gewesen. Dieselpreise von teilweise zu 1,60 € vermiest nicht nur das Geschäft, sondern auch unsere Stimmung. Im Vergleich zu der Situation von vor 10 Jahren ist im Sommer der durchschnittliche Brutto-Literpreis für mineralischen Dieseltreibstoff von 60 Cent auf 1,50 € gestiegen. Momentan liegen wir zwar wieder etwas unter 1,30 €, dies ist aber nur Ausdruck der Tatsache, dass die weltweite Wirtschaft schlecht läuft und deshalb weniger Energie benötigt. Noch vor 10 Jahren machten die Spritkosten keine 10% sämtlicher betriebsbezogenen Kosten aus. Heute und aktuell liegen wir in manchen Betrieben annähernd beim doppelten Anteil. Zusammen mit dem Kostenanstieg in weiteren Bereichen wie Versicherungen, Sozialversicherungsbeiträge und den Kosten für die Betriebsmittel bleibt für eine große Zahl von Betrieben kein oder kaum noch Gewinn übrig.

Aber meine Damen und Herren, ich bitte Sie, lassen Sie uns nicht glauben, dass uns die Regierung kurz oder mittelfristig wirklich helfen kann oder wird. Das Gewerbe ist wieder auf sich alleine gestellt. Wir und auch Sie vor Ort, in ihrer Stadt bzw. in ihrer Zentrale oder in ihrem Verband sind gefragt, das „Taxi fahren“ wieder neu mit Leben zu füllen, eine wirklich „gute und verlässliche Dienstleistung“ dem Fahrgast gegenüber zu schaffen und zu vermitteln.

Seien wir doch einmal ehrlich, 95% unserer Fahrer und Unternehmer verrichten einen kreuzehrlichen guten Job, der schon anstrengend genug ist bei 10-14 Stunden im Auto sitzend, 5-7 Tage in der Woche, um ihre Familien finanziell über Wasser zu halten. Aber ca. 5% unserer Fahrer können wir unseren Fahrgästen insbesondere an Standplätzen an Bahnhöfen und Flughäfen doch überhaupt nicht mehr zumuten! Was passiert leider immer wieder, wenn der Fahrgast die Tür öffnet? Der Fahrgast sitzt dann neben einem uninteressierten, unfreundlichen und teilweise auch der heimischen Sprache kaum mächtigen Fahrer und während der Fahrt hat der Fahrgast – soweit wenigstens er die Gnade der Ortskenntnis hat – dem Fahrer mittels Handbewegungen die Route zu erklären. Dieses Horrorszenario ist in Großstädten leider nicht auszuschließen. Der Imageschaden für unser Gewerbe, aber auch für die Kommunen ist immens. Sicherlich mag dieses Szenario überzeichnet sein, aber bei manchen Fahrten passt es leider auch 100%, und unsere Presse vor Ort nimmt dieses Thema nur allzu gern immer wieder auf!

## Beamer-Präsentation 2 : Schlagzeilen aus der Presse

-- wird mündlich kommentiert --

Diese hier gesammelten Schlagzeilen treffen nur auf die Allerwenigsten zu, geschätzt vielleicht die eben genannten 5% der Fahrerschaft. Aber es liegt nun einmal in der Natur der

Sache, in seinem Bekanntenkreis nicht von schönen Erlebnissen einer Taxifahrt zu erzählen, sondern immer nur das negative. Diese Wenigen machen uns unser Geschäft wesentlich dünner!!!

### Beamer-Präsentation 3 : Branchenbezogener Vertrauensbonus aus der Bevölkerung

-- wird mündlich kommentiert --

### Beamer-Präsentation 4 : Umfrage, was dem Kunden bei einer Taxifahrt wirklich wichtig ist

-- wird mündlich kommentiert --

Wieder und wieder sind wir beim Thema Qualität unserer Dienstleistung. Unsere Initiativen hier in Deutschland für gewerbeeigene und auf freiwilliger Basis aufbauende Qualifizierungssysteme wie Plus- und Servicetaxi sind unverändert wichtig und unbedingt weiter zu forcieren. Die glücklicherweise jetzt vielerorts in Deutschland meist durch Taxizentralen losgetretene Bewegung für eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität muss aber zwingend begleitet werden durch gesetzliche Regelungen, weil anders nicht alle, die erreicht werden müssen, auch tatsächlich erreicht werden. Und der Haupt-Ansatz für gesetzliche Regelung ist der Personenbeförderungsschein, also der Spezialführerschein für Taxifahrer. Wir haben nicht die Möglichkeit, Höflichkeit, Fahrvermögen und Kompetenz per Verordnung einzuführen. Aber wir wären mit einer Weiterentwicklung des Personenbeförderungsscheines, der mit Lichtbild und Namen versehen werden muss, schon in der Lage, die Anonymität aufzubrechen. Denn unser eingangs skizzierter Taxifahrer hat überhaupt keinen Antrieb, sein Verhalten zu ändern und Sprache und Stadt richtig kennen zu lernen, wenn er sich dahinter verstecken kann, dass der verärgerte Kunde sowieso nicht mehr Taxi fährt oder zumindest nicht mit ihm.

Den Niedergang der Qualität kann die Branche nach unserer Einschätzung aus eigener Kraft kaum aufhalten, wir benötigen Unterstützung auch durch den Gesetzgeber. Wir brauchen dringend eine weitere Vorschrift, die den Erwerb des Personenbeförderungsscheines von einem Kenntnisnachweis abhängig macht. Denn was haben wir bisher in Deutschland? Eigentlich nur die Ortskenntnisprüfung, wobei wegen fehlender bundesweiter Richtlinien für die Ortskundeprüfung diese sowieso von stark unterschiedlicher Qualität ist. Mit einer „Kleinen Fachkunde“ meinen der deutsche Bundesverband, dass in einer schriftlichen Prüfung bei den zuständigen Genehmigungsbehörden in deutscher Sprache jedenfalls ein Mindestmaß an Wissen über die im Taxi- und Mietwagenverkehr zu beachtenden Grundvorschriften zu belegen ist. Grundsätze des Personenbeförderungsrechts, Quittungsausstellung, spezielles Straßenverkehrsrecht, dazu eine Sicherheitsschulung sowohl für das Verhalten im Straßenverkehr, aber auch über anzuratendes Verhalten bei kritischen Situationen mit Fahrgästen beziehungsweise bei Überfällen, hierzu wird kein Doktor-Taxi verlangt, sondern nur Grundwissen. Eine solche „Kleine Fachkunde für Fahrer“ würde nichts kosten, aber sehr viel bringen. Vielleicht hören wir heute, dass in anderen Ländern vergleichbares bereits erfolgreich eingeführt wurde und wir sollten dann auf diese Erfahrungen aufbauen.

Mit einer guten und zuverlässigen Dienstleistung gegenüber dem Kunden, mit einem besser qualifizierten Taxifahrer, haben wir auch sehr gute Marktchancen um uns für weitere Umsatzmärkte den Kunden, Firmen und auch öffentlichen Auftraggebern zu empfehlen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!