

26 10 26

BESSER DURCH BERLIN MIT DEM TAXI

Titelthema

R2G fordert und will fördern: **Berliner Taxis inklusiv**



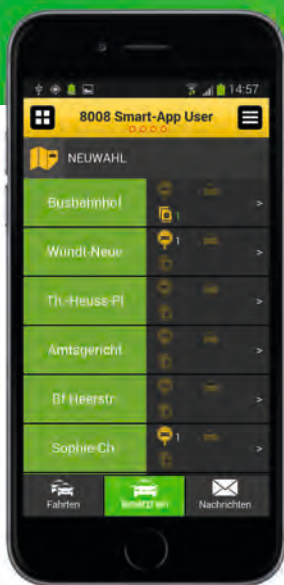
WWW.261026.TAXI

AUSGABE 01/2017



WIR HABEN DEN FUNK

mit der WBT Fahrer-App.



EINFACH MITMACHEN:

- ▼ Kein Festeinbau
- ▼ Flexibel und benutzerfreundlich
- ▼ 3 Monate kostenlos bei Neuverträgen
- ▼ Attraktive Testangebote für Sprachfunker

www.funk-taxi-berlin.de

26 10 26



Besser durch Berlin

2017 – das Jahr 1 im Berliner Taxigewerbe



Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

das neue Jahr ist gar nicht mehr so neu. Es ist das *Jahr 1* der rot-rot-grünen Berliner Koalition, das *Jahr 1* des Fiskaltaxameters für alle Hauptstadttaxis (zumindest in der Theorie), das *Jahr 1* eines US-Präsidenten, der lieber twittert als Pressekonferenzen abzuhalten, das *Jahr 1* nach dem Anschlag auf dem Breitscheidplatz. Für eine erste Zwischenbilanz des Jahres 2017 ist es sicherlich noch zu früh, aber zwischen all den sich überschlagenden

Nachrichten aus aller Welt und dem eigenen Land – leider viel zu selten guten Botschaften – stellen wir die Frage: Wo steht das Berliner Taxigewerbe?

Lange gefordert, ist die Verwendung von Onlinetaxametern seit dem Jahreswechsel obligatorisch geworden. Neue Taxis dürfen erst gar nicht mehr ohne, alle „alten“ müssen nachgerüstet werden. Die Wartelisten bei den Ausrüstern sind lang. Wenige Betriebe fahren bereits seit längerem mit der INSIKA-Technik, andere rüsteten oder rüsten gerade nach. Andere warten auf ihren Termin. Wieder andere haben ihre Geschäftstätigkeit Ende 2016 beendet, einige mögen darauf hoffen, dass es noch lange ohne Kontrollen gut gehen möge – aus gegebenem Anlass. Es kommt jetzt auf den neuen Senat an: Innensenator und Verkehrssenatorin müssen Hand in Hand arbeiten und die angekündigten Kontrollen gemeinsam mit der Finanzverwaltung realisieren. Die Irritationen über teils widersprüchliche Meldungen auf Bundes- und Landesebene während des Vorjahres gehören erst dann wirklich der Vergangenheit an, wenn Überprüfungen erfolgen und schwarze Schafe sanktioniert werden. Dies liegt im Interesse des Gewerbes selbst, aber auch der Kundschaft. Ahndung von Steuer- und Sozialversicherungsbetrug ist zugleich Verbraucherschutz und dient dem Ansehen der deutschen Hauptstadt.

Auch die Themen Inklusion und Umweltschutz haben uns in das neue Jahr begleitet. Berlins neue Sozialsenatorin hat deutlich gemacht, dass es ihr ernst ist mit der Barrierefreiheit im Personennahverkehr – auch beim Taxi. Das Gewerbe tut gut daran sich darauf einzustellen. Zusätzliche Kundschaft winkt – hoffentlich auch zufriedene. Das wird nicht nur an der Verwaltung liegen. Vor allem kommt es auf uns an. Beim Fahrzeugneukauf drücken wir die Daumen bei der Entscheidungsfindung. Der Paradigmenwechsel in der Politik – weg vom Verbrennungsmotor – dürfte niemandem entgangen sein. Robuste und bezahlbare Technik stehen – noch – auf der anderen Seite.

Wir wünschen Ihnen ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2017 und – immer! – die richtigen Entscheidungen.

Herzlich
Jochen Liedtke
(Chefredakteur 26 10 26)

FISKAL-
TAXAMETER
UND
INKLUSION



INKLUSION

Berlins Taxis werden
barrierefrei –
das Schwerpunktthema
dieser Ausgabe
– Foto jl

5



IM GESPRÄCH

Auf das Taxigewerbe der
Hauptstadt kommt 2017
einiges zu. Interview mit
Dr. Lutz Kaden – Foto jl

10

3

EDITORIAL

5

INKLUSION IM ÖPNV

Wie ist der Sachstand in Berlin? Der neue Senat will
800 barrierefreie Taxis fördern

7

INKLUSION IM FAHRZEUGBAU

Noch ist der Markt an geeigneten Fahrzeugen und
Umrüstern überschaubar – ein Überblick

10

BEWEGUNG IM BERLINER GEWERBE (1)

Dr. Lutz Kaden, Branchenkoordinator Verkehr der IHK Berlin,
im Interview

12

MOBILITÄT FÜR MENSCHEN MIT
BEHINDERUNG

Was der Sonderfahrdienst in Berlin und über die
Stadtgrenzen hinaus leistet

14

TAXI FIT

Neue Kooperation zur Gesundheit für Taxifahrerinnen
und Taxifahrer

16

DIE TECHNIK VOLL IM GRIFF

WBT- Experte für alles Digitale und Analoge –
Jürgen Mothes im Portrait

18

BEWEGUNG IM BERLINER GEWERBE (2)

Die rotrotgrüne Koalition hat sich positioniert. Auch zu
Fiskaltaxameter und umweltfreundlicheren Antrieben.

20

ÜBER DEN DÄCHERN VON BERLIN

Die Techniker von Funk Taxi Berlin kommen hoch hinaus.
Berlin aus der Luft betrachtet.

21

SCHWARZGELB PRÄGT DAS STADTBILD

Blick über den Tellerrand: Taxis in Barcelona

24

IN EIGENER SACHE

25

DEN SCHWARZLADERN VON TEGEL
DEN KAMPF ANGESAGT

Seit Februar gilt auf dem Flughafen eine neue Taxiordnung

26

DIE SERVICESEITE

Blick über den Tellerrand: Taxis in Barcelona

27

MEHR SICHERHEIT IM TAXI

Grundlagenseminar der BG Verkehr für Berliner
Taxifahrer/innen im Mai

Inklusion im ÖPNV

Der neue Berliner Senat hat sich festgelegt: Bis 2020 sollen S- und U- Bahn vollständig barrierefrei sein, bei den Taxis der Hauptstadt sollen 10 % der konzessionierten Fahrzeuge, also rund 800 Droschken, barrierefrei werden. Hierfür soll es eine Förderung durch das Land geben. Die neue Sozialsenatorin Elke Breitenbach (Die Linke) hat sich hierzu bereits öffentlich bekannt: „Wir werden in dieser Wahlperiode auf jeden Fall eine Flotte von Taxis mit Rampe realisieren.“

WIE IST DER SACHSTAND – WIE IST DIE PLANUNG FÜR DIE KOMMENDEN JAHRE?

Bislang gibt es in Berlin 8 (acht) Taxis, die mit einer Rampe für Rollstühle ausgestattet sind. Drei davon sind veraltet (Stand: Dezember 2016). Ein Interview mit dem wohl erfahrendsten Berliner Taxiunternehmer, was den Transport von Menschen mit Gehbehinderungen betrifft, finden Sie in dieser Ausgabe der 261026.

Die Linienbusse der BVG sind nahezu vollständig mit dem lange Zeit umstrittenen „Kneeling“ ausgestattet, neigen sich also an jeder Haltestelle bei Ein- und Ausstieg zur rechten Seite und minimieren so die zu überwindende Höhe. Ein Eingang ist mit einer manuell ausklappbaren Rampe ausgestattet. Hier bedarf es der Hilfe des Fahrpersonals oder von Begleitpersonen, den Zugang in den Bus auch für Rollstuhlfahrer zu ermöglichen. U- und S- Bahnhöfe werden sukzessive mit Fahrstühlen ausgestattet. Das Programm ist kostenintensiv und schreitet trotz baulicher Probleme voran, kann jedoch bislang die ehrgeizigen Zeitplanungen nicht ganz erfüllen. Fahrstühle gehen zudem immer mal kaputt. Besonders in den Wintermonaten sind die Lifte störanfällig.

Problem besonders bei den U-Bahnen: Durch den Einsatz verschiedener Wagenmodelle variieren die Einstiegshöhen nicht nur bei

den Bahnsteigen sondern auch bei den Einstiegen der Züge. Besonders die Altbauzüge aus DDR-Altbeständen weisen Einstiegshöhen über 10 cm auf. Fahrzeugneubestellungen innerhalb der kommenden fünf Jahre sollen diesen Zustand erheblich verbessern.



jl

Vlnr:
Sozialsenatorin Elke Breitenbach (Foto Die Linke)
Verkehrssenatorin Regine Günter (Foto R.Günter)
Verkehrsstaatssekretär Jens-Holger Kirchner
(Foto Kirchner-SenUVK)

Anzeige

Die Taxikenner!
Berlin

Der Spezialist für Mercedes-Ersatzteile

Die Einkaufsquelle für Taxibetriebe

- Abholmarkt
- Service-Werkstatt
- Reifendienst
- Motorölcenter
- Onlineshop
- Lieferservice

Tel: (030) 2000549-0

www.te-taxiteile.com

TE Taxiteile Berlin GmbH | Gaußstraße 7 | 10589 Berlin
und Forckenbeckstraße 9-13 | 14199 Berlin



VW bietet den Caddy als Taxi mit Rampe an – Foto jl

AUS DEM KOALITIONSVERTRAG:

Verbesserung des Angebots und Verdichtung des Taktes

(...)

In den Außenbezirken wird das Angebot durch Rufbusse und Sammeltaxis verbessert. Auf den Nachtbuslinien soll im Tarifbereich B im Bedarfsfall auch zwischen zwei Haltestellen gehalten werden können.

(...)

Vorrang, Barrierefreiheit und mehr Sicherheit für den ÖPNV

Ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots, von Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit sind Maßnahmen zur Verkehrsbeschleunigung. Der ÖPNV soll konsequent Vorrang erhalten. Die Koalition verfolgt die nachstehenden Zielsetzungen: Alle existierenden Lichtsignalanlagen-Vorrangschaltungen, die abgestellt wurden, sollen kurzfristig wieder in Betrieb genommen werden. Um die Beschleunigung zu effektivieren, werden die entsprechenden LSA-Maßnahmen als absolute Beschleunigung realisiert. Es wird eine „Task-Force Beschleunigung“ eingerichtet. Neue Busspuren werden dort eingerichtet, wo die Busse im Stau stehen, und Lücken im existierenden Busspurennetz geschlossen.

Die zeitliche Beschränkung der bestehenden Busspuren wird aufgehoben. Die Koalition wird mehr Umweltpuren mit einer Breite von 4,75 m einrichten.

Durch ein nachhaltiges Ahnden seitens der Polizei und der Ordnungsämter sollen die Busspuren konsequent von parkenden Autos freigehalten werden. Durch den Bau von Buskaps ist ein ungehindertes An- und Abfahren zu ermöglichen. Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung sind Abmarkierungen und verkürzte Haltestellen-Aufenthaltszeiten.

Der barrierefreie Ausbau des U- und S-Bahnnetzes soll bis 2020 erfolgen, barrierefreie Straßenbahnhaltestellen werden bis 2022 angestrebt. Für den schrittweisen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen, der im Regelfall mit Kasseler Borden und problemlos anfahrbaren Buskaps erfolgen soll, werden zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt.

In Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat wird die Koalition ein Gesamtkonzept für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung erarbeiten, mit dem Ziel, die Verkehrsmittel besser miteinander zu verzahnen. Das Konzept soll u. a. auch konkrete Maßnahmen zur Einführung sprechender Busse und Bahnen sowie zum Erhalt und der qualitativen Entwicklung des Sonderfahrdienstes enthalten. Der VBB-Begleitservice wird weitergeführt. Die Eigenbeteiligung der Nutzer/innen des Sonderfahrdienstes wird auf Sozialverträglichkeit überprüft.

Durch Investitionshilfen werden die Voraussetzungen geschaffen, dass eine ausreichende Zahl (rund 10 %) barrierefreier und multifunktionaler Taxen (Inklusionstaxi) sichergestellt und die Eigenbeteiligung an den Fahrtkosten innerhalb des Taxikontos an das Niveau des Sonderfahrdienstes angepasst werden.

Das Inklusionstaxi – wie ist die Marktlage?

WELCHE
FAHRZEUGE
ERFÜLLEN
ÜBERHAUPT
DIE KRITERIEN?

Der neue Berliner Senat will 10 % der Taxis in der Hauptstadt, also rund 800 Fahrzeuge, als Inklusionstaxis fördern. Dazu ist eine Umrüstung oder – wahrscheinlicher – ein Fahrzeugneukauf erforderlich. Einzelheiten zu den Fördermöglichkeiten sind bislang noch nicht bekannt geworden. Umsonst wird es Taxis mit Rampen nicht geben.

80.000 Euro für ein Rampentaxi oder zweieinhalb Mercedes-Limousinen?

Dank der Initiative des Sozialverbandes Deutschland (SoVD) trafen kürzlich einige ausgewählte Taxiunternehmer zusammen um ein Musterfahrzeug in Augenschein zu nehmen. Dabei handelte es sich um einen VW Bus der Ausstattungsvariante „Caravelle“ mit einer

knapp über 80 cm breiten Rampe am Heck des Kleinbusses sowie schwenk- und drehbaren Innensitzen in der dritten Reihe. Platz also für einen Rollstuhl – sofern er die Höchstbreite zwischen den Holmen des Fahrzeughecks nicht überschreitet. Knackpunkt: Der „Bulli“ neuester Generation sollte knapp 80.000 Euro kosten und wies einige Ausstattungsmerkmale auf, die bei den



Opel bewarb den Vivaro mit Rampe auch auf der Taximesse in Köln – Foto jl

Taxifahrer/innen vermutlich nicht so gut ankommen. Die Unternehmer waren naturgemäß skeptisch, muss doch ein solches Taxi seine Kosten wieder einfahren im täglichen Betrieb. Da auch über das Fahrgastaufkommen im Segment des Barrierefreiheit- Erfordernisses derzeit keine verlässlichen Daten vorliegen, überwog die Skepsis.

Während Mercedes eher ein gehobenes Limousinensegment bedient – die E-Klasse ist das „klassische“ Taxi, nicht nur in Berlin – und darüber hinaus Kleinbusse anbietet, die gegenwärtig noch nicht mit Rampenumrüstung angeboten werden, dominiert VW den Markt mit dem Caddy. Das normale Modell ist eigentlich zu kurz, denn auch Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, fahren gerne in Begleitung.

Der Caddy Maxi wird diesem Anspruch gerechter. Er kann neben einem Rollstuhl noch drei bis vier weitere Fahrgäste aufnehmen. Vergleichbare Fahrzeuge gibt es von mehreren französischen Herstellern (Citroen, Peugeot, Renault) sowie von Fiat. Drei namhafte Umrüstbetriebe in Deutschland haben sich auf den Umbau dieser kleinen Raumwunder, die als Kleinlieferfahrzeuge konzipiert sind, spezialisiert. In Mehrwagenbetrieben dürfte die Akzeptanz beim Fahrpersonal eher begrenzt sein. Derzeit schicken Hotelportiers diese Fahrzeuge gerne wieder weg, laufen auch Fahrgäste an den Taxihalteplätzen an den „fahrbaren Schuhkartons“ immer wieder mal vorbei um – bei gleichem Fahrpreis- in eine Limousine einzusteigen.

Opel wagt seit einigen Monaten einen Vorstoß in das Segment der barrierefreien Kleinbusse und bietet mit dem Vivaro ein Modell zu vergleichsweise günstigen Konditionen im 7-Sitzer-Segment an. Das fertige Taxi mit Rampe konnte bereits auf der Taximesse in Köln im vergangenen November besichtigt werden. Allerdings sind Motoren und Getriebe nicht in allen Wunschvarianten lieferbar. Opel lockt – wie beim Zafira-Taxi – mit günstigen Preisen.

Der Caddy ist Marktführer. Aus Frankreich kommt kostengünstige Konkurrenz

Dilemma bei den Kleintransportern: Die Rampenbreite ist konstruktionsbedingt sehr begrenzt. Zusätzliche Einschränkungen durch den im hinteren Fahrzeugteil verbauten „Ad Blue“-Tank bereiten den Umrüstern zusätzliche Kopfschmerzen. Dieses Problem könnte sich lösen, wenn die Bundesregierung die Steuerbe-



Hublifte dürften sich im Taxibereich kaum durchsetzen – Foto jl



Das Interesse an Umbaulösungen im Kleintransportersegment wird immer größer – Foto jl



In das umgebaute Caddy Maxi Taxi passen die meisten Rollstühle – aber nicht alle! – Foto jl

günstigung von Dieselfahrzeugen aufhebt und den Treibstoff zusätzlich höher besteuert. Die Diskussion geht wegen des Schadstoffausstoßes in diese Richtung. Ob zeitnah elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, die den Einbau einer klapp- oder versenkbaren Rampe ermöglichen, lässt sich aktuell nicht verlässlich beantworten.

Lernprozess bei Kundschaft und Fahrpersonal erforderlich

Wenn der Berliner Senat Ernst macht mit seinem Ziel der Inklusionstaxis, werden wohl alsbald viele Caddys, Berlingos und andere Kastentaxis durch die Stadt flitzen. In diesem Zusammenhang bleibt auch abzuwarten, wie das Taxikonto für Menschen mit Gehbehinderung modifiziert werden wird. Bislang können SFD-Berechtigte auf bis zu 125 Euro Erstattung je Monat hoffen. Dazu müssen sie in Vorleistung gehen, die Taxifahrten also bar bezahlen, sich Quittungen ausstellen lassen und diese zum Monatsende beim LAGeSo einreichen.

Der SACHSTAND: Es gibt bereits Taxis mit Rampe in Berlin

In der Hauptstadt sind aktuell etwa acht bis neun Fahrzeuge mit Rampe konzessioniert. Einige davon sind ältere Modelle aus der Ära des „Berlin-Taxis“. Bei Funk Taxi Berlin gibt es ein Unternehmen mit langjähriger Erfahrung bei der Beförderung von Menschen mit Gehbehinderung: Die Firma Komm-Fort von Uwe Schütz betreibt gleich fünf Taxis mit Rampe. Die Droschken sind allesamt VW- Caddy- Modelle und erfüllen die vom Senat beschlossenen Kriterien. Funk Taxi Berlin vermittelt diese Taxis nach Verfügbarkeit.

Abzüglich Eigenanteil (40 bzw. 20 Euro) erhalten sie dann bis zu 125 Euro zurück. Ein umständliches und bürokratisches Verfahren, zudem für Sozialhilfeempfänger und Heimbewohner kaum bezahlbar. Auf Elke Breitenbach (Die LINKE), neue Berliner Sozialsenatorin, kommt hier viel Arbeit zu. Der alte und neue Finanzsenator (Mathias Kollatz-Ahnen, SPD) wird ein Auge auf den Ausgaben haben. 2020 „droht“ die Schuldenbremse. Berlin darf dann keine neuen Schulden mehr machen. Die Pläne und Ziele der rotrotgrünen Koalition sind jedoch sehr ehrgeizig – und wohl auch erforderlich. Nicht nur für das weite Feld der Inklusion und damit der Mobilität für Menschen mit Behinderung.

jl

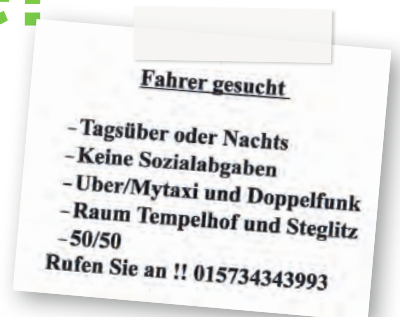


MobiTec setzt auf versenkbare Rampen – Foto jl

(Zu) hohe Hürden für das Berliner Taxigewerbe?

Dr. Lutz Kaden, langjähriger Branchenkoordinator Verkehr der Berliner Industrie- und Handelskammer (IHK) im Gespräch

Derartige „Angebote“ tauchen seit Jahresbeginn besonders auf dem Flughafen wiederholt auf – Repro jl



26 10 26: Sehr geehrter Herr Kaden, derzeit sind gerade sieben Taxis mit Rampen für Rollstuhlnutzer in Berlin unterwegs. Wie bewerten Sie die Ziele der neuen Landesregierung für das Taxigewerbe, also die Förderung des Umbaus von etwa 10 % der in Berlin zugelassenen Fahrzeuge für die Beförderung von behinderten Fahrgästen und ihren Rollstühlen?

Dr. Lutz Kaden: Ich finde es wichtig, dass auch Rollstuhlfahrer wie alle anderen Personen in Berlin und vor allem auch gemeinsam mit ihnen mobil sein können. Angesichts einer alternden Berliner Bevölkerung ist das in die Zukunft gedacht und was im ÖPNV Pflicht wird, sollte doch auch und gerade auch im Taxi funktionieren.

26 10 26: Hatten Sie die Möglichkeit, zum Thema „Inklusionstaxi“ bereits Gespräche mit Politiker/innen und Gewerbevertretern zu führen? Wie ist die Stimmung? Wie realistisch die Möglichkeiten zur Umsetzung?

L.K.: Mein Eindruck ist, dass die Koalitionäre sehr intensiv diskutiert haben, auf welche Ziele und Maßnahmen sie sich verständigen und das Thema auch ernst meinen. Es wird nun darauf ankommen, einen verbindlichen Zeitplan für die Umsetzung aufzustellen. Die Gewerbevertreter werden in ihren Gesprächen mit den Verantwortlichen sicherlich genau darauf drängen.

26 10 26: Inklusion bei der Personenbeförderung soll ja auch bei Bus und Bahn stattfinden. U- und S-Bahn soll in wenigen Jahren komplett barrierefrei sein, Busse haben ein „Kneeling“ und können bis zu drei Rollstühle oder Kinderwagen befördern. Haben 800 Inklusionstaxis dann nach Ihrer Einschätzung überhaupt eine wirtschaftliche Perspektive? Taxifahren ist ja auch nicht gerade preiswert für Menschen mit geringem oder ohne eigenes Einkommen ...

L.K.: Wie viele Inklusionstaxis am Markt bestehen können, vermag ich nicht einzuschätzen. Die größte Sicherheit böte daher wohl ein stufenweises Vorgehen. Wenn nach der ersten Tranche von Inklusionsfahrzeugen weitere Nachfrage herrscht, kann die zweite Tranche starten und so weiter.

Auf jeden Fall ist eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge, also eine verlässlich geringe Wartezeit, ein wesentliches Argument für die Nutzer. Das wird Nachfrage erzeugen, denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis, das natürlich genauso für mobilitätseingeschränkte Personen gilt.

Förderung von Inklusionstaxis muss verbindlich geregelt werden

26 10 26: Taxibetriebe, die bereits über Erfahrungen mit Fahrzeugen mit Rampe verfügen, warnen zum einen vor dem bislang geringen Bedarf an barrierefreien Taxis und zum anderen vor den hohen Umbaukosten. Zudem sind Autos wie der VW Caddy Maxi nicht nur bei wenigen Fahrern beliebt, sondern werden derzeit sogar noch vor Hotels weggeschickt. Warum sollten Berliner Taxiunternehmen hier investieren, wenn die Umrüstkosten hoch und die Umsatzmöglichkeiten nicht absehbar sind? Welche Verantwortung kommt dem Land bei der Umrüstung bei?

L.K.: Der Sonderfahrdienst für Menschen mit Behinderung soll ja auch erhalten werden, weil er für viele schwerer behinderte Menschen die einzige Möglichkeit darstellt, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Ich finde es richtig, dass die zusätzlichen Kosten für die Taxiumrüstung nicht den Unternehmern aufgebürdet werden. Ein Dienst im Interesse der Allgemeinheit sollte auch von der Allgemeinheit getragen werden. Der Unternehmer kann ja für die zusätzlich nötige Ausstattung keine Tarifaufschläge Gegenrechnen. Das wäre ja gerade das Gegenteil von Inklusion.

26 10 26: Durch die Verpflichtung zum Einbau von Fiskal- oder Onlinetaxameter ist das Berliner Gewerbe in Bewegung geraten. Wenige Betriebe fahren schon länger mit der Technik, andere rüsten jetzt nach, bestellen neue Fahrzeuge oder ... melden ihr Gewerbe ab. Die Technik ist bereits ausverkauft, die Umrüstabetriebe in unserer Stadt können nicht weiterarbeiten, Einbau-



Dr Lutz Kaden vor dem Ludwig-Erhard-Haus in Charlottenburg
– Foto jl

ZUR PERSON

Lutz Kaden ist 44 Jahre jung, verheiratet und hat zwei Kinder. Er hat während und nach seinem Studium von Planung und Betrieb im Verkehrswesen mehrere Jahre in einem Berliner Ingenieurbüro für Verkehrsplanung gearbeitet und war danach vertretungsweise für die Betreuung des Lehrstuhls für Straßenverkehrstechnik an der TU Berlin verantwortlich. Er hat über Parkraumbewirtschaftung promoviert und ist seit mittlerweile dreizehn Jahren bei der IHK Berlin.

termine sind für dieses Jahr praktisch nicht mehr zu bekommen. Wie wird es hier weitergehen? Der neue Schwung bei der Bekämpfung der Schwarzarbeit fällt ja auch zeitgleich in die Beratungen zum Inklusionstaxi... Behörden machen endlich ernst: Fairer Wettbewerb verbessert auch Investitionsklima

L.K.: Fairer Wettbewerb ist ein hohes Gut in der Marktwirtschaft. Das umfangreiche Gutachten von Linne und Krause aus dem letzten Jahr hat belegt, wie weit das Berliner Taxigewerbe davon inzwischen entfernt ist. Nun ist klar, dass die Berliner Finanzbehörden und das LABO Ernst machen. Gemeinsam mit den Berliner Verbänden haben wir die Verantwortlichen überzeugt, ihre genauen Anforderungen zu veröffentlichen, weil die Unsicherheit bei den Unternehmen sehr groß war. Die Verpflichtung zur manipulationssicheren Aufbewahrung der Taxameterdaten besteht allerdings schon seit 2002 und das aktuelle Ende der Übergangsfrist wurde 2010 öffentlich verkündet. Eigentlich genug Zeit, um TIM-Karten zu bestellen und Werkstatttermine zu vereinbaren. Nach meiner Kenntnis gibt es übrigens deutlich mehr als drei Einbauwerkstätten in Berlin und auch noch Einbautermine in diesem Jahr.

26 10 26: Welche Bedeutung kommt der Stadt bei der Kontrolle der Betriebe bei um die Wettbewerbs- und damit Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes zu erhalten? Das ist ja neben der Gewährleistung der Bedarfe auch eine wesentliche Voraussetzung für die Betriebe, um Planbarkeit herzustellen. Sonst investiert vermutlich niemand, oder?

L.K.: Wenn es durch konsequente Umsetzung gelingt, schwarze Schafe vom Markt zu verabschieden, wird sich die Investition in die zusätzliche Technik auch deshalb lohnen, weil die Auslastung der Taxis steigt. Deshalb darf es in dieser Frage keine Schlupflöcher und halben Sachen geben. Die Ankündigung der neuen Regierung, von Anfang an schwerpunktmäßig zu kontrollieren, begrüße ich und werde regelmäßig nachhaken.

Neue Vollversammlung: IHK- Wahlen im Mai

26 10 26: Die Mitglieder der IHK Berlin werden im Mai eine neue Vollversammlung wählen. Warum ist es wichtig, wer in dieses Gremium gewählt wird?

L.K.: Die neue Vollversammlung wird die nächsten fünf Jahre lang alle wichtigen Entscheidungen der IHK Berlin treffen. Das betrifft den IHK-Beitrag und das Budget genauso wie Regularien zu den IHK-Prüfungen, wie der Fachkundeprüfung für den Taxi- und Mietwagenverkehr. Nicht zuletzt debattiert und entscheidet die VV über alle politischen Positionen, die die IHK Berlin gegenüber Politik und Verwaltung vertritt. Damit diese Positionen das Gesamtinteresse der Berliner Wirtschaft abbilden, werden die 99 Sitze

nach Branchen verteilt. Auf die Wahlgruppe Mobilität, Verkehr, Logistik entfallen 5 Sitze. Um in der Diskussion zwischen unterschiedlichen Brancheninteressen die besten Entscheidungen zu treffen, braucht es viel Engagement und Sachkenntnis bei den Beteiligten.

26 10 26: Sie haben die Taxi- Mietwagenprüfung erwähnt. Dabei hat es in den letzten Jahren mehr Nachfrage als Prüfungsplätze gegeben. Woran liegt das und was tun Sie zur Verbesserung?

L.K.: Wir haben in den letzten Jahren das Angebot an Prüfungsterminen immer weiter aufgestockt, bis auf über 1000 Prüflinge im vergangenen Jahr. Die größten Probleme machen uns die dauerhaft sehr hohe Durchfallquote und die Kandidaten, die sich sehr kurzfristig wieder abmelden oder einfach nicht erscheinen. Dazu haben wir 2016 die Anmelderegeln so geändert, dass man trotzdem Gebühren entrichten muss. In diesem Jahr werden wir ein voll elektronisches Anmeldeverfahren einführen inklusive Onlinebezahlung. Wer dann einen Platz bucht, bezahlt ihn auch gleich. Ohne unnötiges Plätze freihalten vorsichtiger Kandidaten werden dann auch ausreichend Plätze bereitstehen.

26 10 26: Wir danken Ihnen herzlich für das Gespräch. Das Interview führe Jochen Liedtke. jl



SonderFahrDienst (fast) ohne Barrieren

Im Dienst für rund 30.000 Kundinnen und Kunden in ganz Berlin und der Nachbarschaft

Haben Sie es gewusst? Die WBT vermittelt nicht „nur“ Taxis. Sicher: Das ist das Kerngeschäft und hier liegt die Tradition der Genossenschaft. Im Jahr 2006 ist ein weiteres Geschäftsfeld hinzugekommen: Eine separate Funkzentrale in der Genthiner Straße steuert eine Flotte aus 54 Fahrzeugen, allesamt mit Rampen für Kundinnen und Kunden mit Rollstühlen ausgestattet.

Diese Busse werden von Subunternehmern betrieben, die vertraglich beim Sonderfahrdienst (SFD) gebunden sind. Dabei handelt es sich um unterschiedliche Fahrzeugmodelle, häufigste Marken sind Mercedes und Renault. Die Busse haben gewöhnliche Sitze für Fahrgäste, die sich umsetzen können. So ist die Beförderung am sichersten. Viele der SFD-Berechtigten sind jedoch auf einen Rollstuhl angewiesen, oft auch mit elektrischem Antrieb. Dann gelangen sie über eine Rampe in den von ihnen bestellten Bus, der sie vor ihrer Haustür abholt, zu ihrem Wunschziel, etwa einer Kulturveranstaltung, einem Konzert, einer Einkaufstour, zum Friseur oder auch zu einem politischen Gremium befördert. Gelebte Teilhabe eben.

Die Hälfte der Busse ist mit einer oder einem Beifahrer/in besetzt. Der Grund: Nur mit zwei Personen lassen sich ‚Treppenhilfen‘ realisieren. Dann werden die Fahrgäste am Abholort oder am Fahrtziel abgeholt oder abgebracht und manuell auch über Treppen befördert. Die Arbeit ist körperlich durchaus schwer und nicht immer völlig konfliktfrei. Man kommt sich sehr nahe bei der Erbringung der Dienstleistung. Zumeist aber kennen Fahrer und Fahrgäste sich über Jahre hinweg und wissen um ihre Eigenarten. In den Bussen werden Nutzer von Rollstühlen, die nicht umsetzbar sind, mit dem so genannten „Kraftknoten“ gesichert.

SFD- Spontanverkehr mit persönlicher Note für (fast) alle Mobilitätsbedürfnisse

Viele der Menschen mit einem Behindertenausweis, der sie für die Nutzung des SFD berechtigt – das Merkzeichen „aG“ in Verbindung mit dem „T“ ist hier relevant – sind Stammkunden und nutzen den Fahrdienst für verschiedene Fahrtwünsche. Neukunden werden von uns gerade zu Beginn beraten. Hemmschwellen bei Bestellung und Nutzung sind dann jedoch meist schnell überwunden. Wenn wir die Fahrgäste erstmal ein wenig kennen, wissen wir um ihre Wünsche, Sorgen und Nöte und können uns so gut wie möglich auf sie einstellen. Nicht jeder Wunsch lässt sich bei gerade 54 Fahrzeugen für gesamt Berlin spontan realisieren. Fahrten müssen gerade in der nachmittäglichen Stoßzeit vorbestellt werden, soll die Beförderung gesichert stattfinden.

Aktuell sind rund 30.000 Berlinerinnen und Berliner SFD-berechtigt. Der Fahrdienst leistet jährlich

„
DIE ARBEIT IST
KÖRPERLICH DURCH-
AUS SCHWER UND
NICHT IMMER VÖLLIG
KONFLIKTFREI.
“



Über eine breite und flache Rampe geht es bequem in den Bus – Foto jl



Der SFD fährt alle Ziele in Berlin an und auch bis 5 km ins Umland – Foto jl

circa 150.000 Fahrten. Höhepunkte neben fast allen Nachmittagen – zwischen 15 und 20 Uhr stehen Zentrale und Fahrpersonal unter Hochspannung – sind alljährlich die Weihnachtstage und die Silvesternacht, besondere Herausforderungen natürlich die Planung der Routen für die Busse vor allem während Staatsbesuchen und Berlin-Marathon. Dann herrscht Verkehrschaos. Der SFD arbeitet dennoch.

Früher organisierte die Stadt Berlin die Beförderung von Menschen mit Behinderung übrigens in eigener Verantwortung. Die Älteren können sich sicherlich an die „Telebusse“ erinnern, die in grüner Lackierung im Stadtbild gut zu erkennen waren. Der SFD ist etwas unauffälliger, erkennbar an den grünen Schildchen in den Seitenfenstern der Kleinbusse. Nach über zehn Jahren in der Regie der WBT eG sind die Fehler der Anfangszeit weitgehend Vergangenheit, viele Mitarbeiter/innen in der Zentrale und den Bussen sind von Anfang an dabei und verfügen über große Erfahrung. Das hilft – sowohl der Kundschaft als auch bei der Einarbeitung neuer Kolleg/innen. Der Senat schreibt die Leistung aus. Die neue Berliner Landesregierung hat sich in ihrem Koalitionspapier für den Erhalt des SFD ausgesprochen und wird die Leistungen im kommenden Jahr neu ausschreiben.

jl

AUS DEM KOALITIONSVERTRAG

In Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat wird die Koalition ein Gesamtkonzept für die Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderung erarbeiten, mit dem Ziel, die Verkehrsmittel besser miteinander zu verzahnen. Das Konzept soll u. a. auch konkrete Maßnahmen (...) zum Erhalt und der qualitativen Entwicklung des Sonderfahrdienstes enthalten. (...) Die Eigenbeteiligung der Nutzer/innen des Sonderfahrdienstes wird auf Sozialverträglichkeit überprüft.



Die Regiezentrale des Sonderfahrdienstes – Foto jl

Weitere Infos im Internet:

www.sfd-berlin.de

www.berlin.de/lageso/behinderung/



Vor Fahrtbeginn wird der Rollstuhl im Bus gesichert – Foto jl



Magnetkartenerfassung vor Fahrtantritt – Foto jl



Die Sporttherapeuten freuen sich auf alle Taxifahrer – Foto M. Sältzer

TAXI FIT – aktiv gegen Bewegungsmangel

Häufigste Ursache unserer Zivilisationskrankheiten ist Bewegungsmangel oder einseitiges Bewegungsverhalten. Bewegungsmangel führt auf Dauer dazu, dass der Körper weniger belastbar ist und sich Beschwerden einstellen. Gerade bei längerem Sitzen verringert sich die Nährstoffversorgung um die Wirbelsäule, einige Muskeln verringern die Spannung, andere können schmerzhaft verspannen. Kommt nun eine plötzliche Bewegung dazu, wie etwa beim Aussteigen aus dem Taxi oder beim Heben von Gepäckstücken, wird der Halteapparat sehr stark beansprucht.



AKTIONSANGEBOT für Taxibetriebe bei Funk Taxi Berlin

Die Anmelder/innen für das Programm TAXI FIT erhalten mit diesem Rabattcoupon beim Kauf einer Erst-Zehner-Karte einen **Rabatt in Höhe von 10 % (= 12 Euro)**. Bitte legen Sie hierzu Ihren P-Schein und den Coupon vor.



Die neue Rehaklinik in Westend mit dem Team um Pia und Dr. Stefan Drauschke – Foto M. Sältzer

Daraus können verschiedene Probleme entstehen. Mit dem TAXI-FIT-Programm der WBT-Kooperationspartner ViVental und RehaVental gibt es nun eine Möglichkeit, gezielt etwas gegen diese Beschwerden zu unternehmen. Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, werden mit einem leistungsfähigeren Körper und gesteigertem Wohlbefinden belohnt.

Das Ziel

TAXI-FIT zielt auf eine Verringerung und Beseitigung von berufsbedingten, individuellen körperlichen Problemen und eine verbesserte Leistungsfähigkeit ab, um sich aktiver und belastbarer zu fühlen.

Der Inhalt

Nach einem Erkundungsgespräch (Anamnese) und einem motorischen Einstiegstest wird ein auf Sie zugeschnittener Trainingsplan erstellt. Für weitere Informationen über Kosten, Dauer und Ablauf des TAXI-FIT-Programms wenden Sie sich bitte an die Anmeldungen oder die Therapeuten in den Reha- und Gesundheitszentren von RehaVental und ViVental:

Rehazentrum Westend

Epiphanienweg 6, 14059 Berlin
Tel. (030) 306 78 100
Fax (030) 306 78 118
www.rehawestend.de

Gesundheitszentrum Schöneberg

Kaiser-Wilhelm-Platz 1
Kaiser Wilhelm Passage
10827 Berlin
Tel. (030) 306 78 181
Fax (030) 555 79 176
www.rehaventhal.de

Gesundheitszentrum Lichtenberg

Ruschestraße 103/104 (Haus 21), 10365 Berlin
Tel. (030) 306 78 191
Fax (030) 306 78 190
www.rehaventhal.de



Therapieworkshop in lockerer Runde – Foto M. Sältzer

Das Training

geht über mindestens 10 Termine. Der Ersttermin muss vereinbart werden, alle weiteren Termine sind frei wählbar (auch spontan; nach Verfügbarkeit!); Ziel ist ein Training ein bis zweimal pro Woche in einem der drei Gesundheitszentren (jederzeit kann jeder der drei Standorte für das Training genutzt werden) – je nachdem, was für Sie vom Weg her gerade günstig ist. Die Trainingszeiten sind 8–20 Uhr (Öffnungszeiten des jeweiligen Standortes)-

Preise

Erst-Zehner-Karte mit Einweisung: 120 €,
Folgekarte: 90 €



Das Rehabüro bei der Beratung – Foto M. Sältzer



Fit und gesund unter fachlicher Betreuung – Fotos M. Sältzer

Anzeige

**TAXI
FIT**

**Das
Gesundheits-
programm für
Taxifahrer!**

**ViVental
RehaVental**

Rehazentrum Westend
Epiphanienweg 6, 14059 Berlin, Tel. (030) 306 78 100

Gesundheitszentrum Schöneberg
Kaiser-Wilhelm-Platz 1, 10827 Berlin, Tel. (030) 306 78 181

Gesundheitszentrum Lichtenberg
Ruschestraße 103/104 (Haus 21), 10365 Berlin, Tel. (030) 306 78 191

(Nicht nur) in der Welt der Funk- und IT-Technik zu Hause!

26 10 26: Jürgen, was macht Dir an Deiner Arbeit bei der WBT am meisten Freude?

Jürgen Mothes (J.M.): Die breitgefächerten täglichen Aufgaben und Herausforderungen, der Kundenkontakt.

26 10 26: Was am wenigsten?

J.M.: Wenn die Kunden mit alten Smartphones oder noch älteren Mobiltelefonen zu mir kommen, auf denen die Fahrer-App installiert werden soll (lacht).

26 10 26: Was hat sich an Deiner Arbeit und an der Technik geändert, seit Du bei der WBT arbeitest?

J.M.: Die Arbeit wird immer mehr IT-lastig. Auch im Sprachfunk hat die Digitalisierung der Leitungswege Einzug gehalten. Dadurch wird die Störungsbearbeitung komplexer. Ein wichtiger Meilenstein war die Einführung der Fahrer-App im Auftragsvermittlungssystem.

26 10 26: Gibt es ein besonderes Erlebnis, von dem Du berichten kannst und möchtest? Eine Anekdote?

J.M.: Ein Taxifahrer kam zu mir in die Funkwerkstatt. Er meinte, dass nach einem Besuch einer Autowaschanlage sein Datenfunkgerät einen sehr schwachen Empfang hätte. Wahrscheinlich hätte das Funkgerät durch die Waschanlage einen Nässeschaden erlitten, so die Meinung des Fahrers. Das Problem ließ sich schnell lösen: Der Mitarbeiter der Waschanlage hatte die Funkantenne vorsichtshalber abgeschraubt und fein säuberlich neben das Datenfunkgerät im Kofferraum gelegt.

26 10 26: Mit welchen Fragen und Wünschen kommen unsere Kunden zu Dir?

J.M.: Meist sind es Probleme im Zusammenhang mit der Fahrer-App auf den Smartphones, sei es bei der Installation oder bei der Bedienung. Hinzu kommt technische Beratung für Sprach- und Datenfunkgeräte. Dazu muss ich auch oft „Telefonseelsorge“ betreiben.

26 10 26: Welche Rolle spielt in Deinem Leben das Funken?

J.M.: Mit etwa 12 Jahren kam ich das erste Mal mit dem Funken in Kontakt. Seitdem hat es mich nicht mehr losgelassen. Ich erlernte das Morsen und baute mein erstes Radio, damals noch mit Röhren. Ich wollte unbedingt beruflich etwas machen, was mit Funken zu tun hatte und entsprechende Geräte konstruieren und bauen. Als Teenager wollte ich sogar als Funkoffizier zur See fahren. Ich habe später Informationstechnik studiert, und so haben mich das Funken und die Hochfrequenztechnik im Beruf und privat ständig begleitet.

26 10 26: Du machst auch Musik, wie Eingeweihte wissen, und das fast professionell. Wie kam es dazu und welche Musikstile bevorzugst Du? Welche Instrumente spielst Du?

J.M.: Während meiner Studentenzeit habe ich in verschiedenen Bands gespielt. Dann trat das Musizieren durch Job und Familie etwas in den Hintergrund. Meine Kinder spielen in einer Bigband und vor einigen Jahren suchte die Band einen Gitarristen. Sie haben mich überredet und zu einer Probe mitgenommen. Uns so spiele ich Jazzgitarre in einer Bigband und einer Combo. Wir spielen konzertanten Jazz und adaptieren auch Rock- und Popmusik.

26 10 26: Wann ist das nächste Konzert (bitte an Erscheinungstermin Zeitung Ende Februar denken) geplant?

J.M.: Das nächste Konzert der Bigband „Volles Rohr“ ist am 4.4.2017 um 19:30 Uhr in der „Wabe“ an der Danziger Straße im Prenzlauer Berg. Alle Leser sind herzlich eingeladen, der Eintritt ist frei.

26 10 26: Du bist leidenschaftlicher Skiläufer. Welche Pisten machst Du in diesem Winter unsicher?

J.M.: Geplant ist ein Skiurlaub im Dachsteingebiet in Österreich. Dort gibt es nette Leute und tolle Pisten mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden.

26 10 26: Lieber Jürgen, vielen Dank für das Gespräch.

jl



Jürgen Mothes im Interview

Jürgen Mothes arbeitet seit 2007 bei Funk Taxi Berlin – Foto jl



Jürgen Mothes mit Technikkollege Jürgen Bartmann im Fachgespräch – Foto jl

ZUR PERSON

Jürgen Mothes wurde 1958 im schönen Erzgebirge geboren, ist verheiratet, hat zwei Kinder und eine Enkeltochter.

1985 beendete er das Studium der Informationstechnik erfolgreich und ist seitdem immer in verschiedenen Bereichen der IT- und Kommunikationstechnik tätig. Seit fast einem Vierteljahrhundert ist der Diplom-Ingenieur dem Taxigewerbe verbunden, war dabei auch Geschäftsführer eines Unternehmens für Funkservice und Taxameter.

Seit 2010 ist Jürgen Mothes bei der WBT für die IT und die Funksysteme zuständig. Er kümmert sich seit Beginn der App-Vermittlung via Smartphone auch um diesen Bereich der Technik von Funk Taxi Berlin.

Seine Hobbys haben deutliche Schnittmengen mit seinem Beruf: Jürgen Mothes kennt sich in der Welt des Funks bestens aus, ist aktiver Musiker (regelmäßige Auftritte mit seiner Band!) und unternimmt viel mit seiner Familie.

Seit einem schweren Verkehrsunfall ist er in der Mobilität eingeschränkt und nach eigener Aussage „sehr froh darüber, dass ich mit großer Unterstützung durch die WBT meine berufliche Tätigkeit weiter ausüben kann“. Jürgen hat sich das Lachen nicht nehmen lassen. Sein feiner Humor ist bei der gesamten Belegschaft der Genthiner Straße und bei der Kundschaft sehr beliebt. Er hat für Kunden und Kollegen immer ein offenes Ohr.



Anzeige


www.belegdruck.taxi

powered by Austrosoft

FMS Fiskallösung

- Automatische Datenübernahme von Fiskaltaxametern
- Einzelbelegschaftsaufzeichnung und Archivierung der Belege
- Echtzeit Datenprotokoll im Webportal
- Digitale Signatur bereits vorbereitet, inkl. Manipulationsschutz

Mit FMS an Board haben sie alles was sie benötigen, Zukunftssicher, dazu einfachste Bedienung & Installation – Fragen sie ihre Zentrale.

1990	1995	2000	2005	2010	2015
4 Zentralen	21 Zentralen	33 Zentralen	44 Zentralen	70 Zentralen	150 Zentralen

Der Fiskaltaxameter kommt nicht – er ist schon da!



Wir wollen Sie an dieser Stelle nicht mit weiteren Infos

zum „Hamburger Modell“ oder zu dem INSIKA- Projekt langweilen, welches vor einigen Jahren mit fünf Berliner Taxis erfolgreich durchgeführt wurde. Auch werden wir Ihnen an dieser Stelle keine Auszüge aus dem Koalitionsvertrag der alten Landesregierung von SPD und CDU vorlegen, in dem die Übernahme des ‚Hamburger Modells‘, also die Förderung der Stadt für den flächen-deckenden Einbau von Onlinetaxameter in alle Berliner Taxis formuliert war. Bekannt ist, dass sowohl CDU wie SPD bei diesem Thema abgetaucht sind. „Aussetzen“ – so nennen Kundige dieses Verhalten. „Papier ist geduldig“, würden Lebenserfahrene postulieren.

Nach einigem Hin und Her über das Registriertaxiengesetz, EU- Verordnungen und die Frage, ob Taxameter dabei mit angesprochen sind oder nicht -auch hier wollen wir Sie nicht weiter langweilen, ist in Berlin seit einigen Monaten „Musik“ in das Thema gekommen. Der Grund: Die Fachbehörden schaffen Fakten ohne politische Vorgaben. Finanzbehörden und LaBO haben angekündigt, dass ab Januar 2017 ohne verbauten Fiskaltaxameter mit TIM-Card der Bundesdruckerei nichts mehr geht. Wer nicht dabei ist, erhärtet den „Anfangsverdacht“ und wird geprüft. Neukonzessionen werden seit dem Jahreswechsel nur noch inklusive Onlinetaxameter erteilt. Problem: Die Technik ist aktuell vergriffen. Die Wartelisten bei den Umrüstdbetrieben (berlinweit derzeit drei) sind lang. Wer die Technik jetzt noch nicht im Auto hat, wird lange warten müssen.

Alles Schuldige? Oder nur Kolleg/innen, die die Entwicklung verschlafen oder sich durch das ewige Hin und Her haben irritieren lassen? Die Politik hat jedenfalls nicht agiert aber immerhin RE- agiert. Das Koalitionspapier (siehe Auszug auf dieser Seite) ist jedenfalls recht schwammig formuliert und wirft mehr Fragen auf, als dass es Antworten geben könnte.

Ohne Fiskaltaxameter keine Konzession mehr!

Im Januar trafen sich Vertreter der Gewerbeverbände mit den Fachbehörden. Dabei wurden die Veränderungen zum Jahreswechsel erörtert. Die „Innung“ hatte in ihre Räume geladen. Bei dem Gespräch äußerten sich die LaBO- Mitarbeiter eindeutig: „Seit dem 1. Januar ist keine Neuzulassung oder Verlängerung einer Taxikonzession ohne ein funktionierendes Fiskaltaxameter mehr möglich“. Ergo: Ohne Fiskalsystem keine Konzession! Die Vertreter der Finanzbehörde wurden noch deutlicher. Ohne das Führen digitaler Aufzeichnungen werde ein „schwerer Verstoß gegen die abgaberechtli-

chen Pflichten begangen“, berichtet der Vorstand der „Innung“ auf seiner Website. In der Folge werde die Bescheinigung der steuerlichen Zuverlässigkeit entzogen und das führe zum Entzug der Konzession. Die „Innung“ warnt: „Stellt Eure Fahrzeuge auf das Fiskalsystem um. Ihr habt ansonsten spätestens bei der Konzessionsverlängerung Probleme“.

Welche Konsequenzen das angesichts der Wartelisten und Lieferengpässe für die Praxis haben wird, bleibt abzuwarten. Der Taxiverband Berlin, Brandenburg (TVB), seinerzeit Vorreiter beim INSIKA- Projekt, empfiehlt seinen Mitgliedsbetrieben seit längerem die Umrüstung. Ein größerer Teil der TVB- Mitglieder habe die Fiskaltaxameter bereits in den gesamten Fahrzeugflotten im Einsatz, teils seit Monaten. Sicherlich keine falsche Entscheidung. Bleibt aber der fade Geschmack angesichts der langen Rechtsunsicherheit und einer Landespolitik, deren Handlungswillen bislang schwer auszumachen war.

jl

AUS DEM KOALITIONSVERTRAG ...

Um Schwarzarbeit und organisierten Betrug im Taxigewerbe zu bekämpfen, wird die Koalition die Kontrollen intensivieren und die Behörden personell besser ausstatten (LABO, Finanzkontrolle). Ab dem ersten Halbjahr 2017 werden Schwerpunktaktionen durchgeführt, um die Betriebe, die sich nicht gesetzeskonform verhalten, ausfindig zu machen und ihnen die Konzession zu entziehen. Damit wird auch die Wirtschaftlichkeit der verbliebenen rechtskonform arbeitenden Taxiunternehmen erhöht.

Bei der Anbindung des Flughafens BER durch Taxis ist darauf zu achten, dass für alle Fahrgäste ein transparenter und einheitlicher Fahrpreis gewährleistet wird. Berliner Taxis müssen am BER Fahrgäste laden können.

Berliner Taxigewerbe bald unter Strom?

Ein einziges echtes Elektrotaxi, ein Tesla, ist in Berlin bislang unterwegs, finanziert auf privaten Wegen von Idealisten, denen es ganz offensichtlich nicht nur um Wirtschaftlichkeit geht. Das soll sich ändern, geht es nach dem Willen der neuen rotrotgrünen Koalition.

Geplant ist laut Vertragswerk ein ‚Förderprogramm‘ für den Wechsel auf Droschken unter Strom. Details sind hingegen bislang nicht bekannt geworden. Da der Diesel auch heftig in die Diskussion geraten ist – die Steuervergünstigungen für den Treibstoff sollen alsbald entfallen, muss der Senat bald entscheiden um Klarheit zu schaffen. Sonst dürfte sich durch die Unsicherheit über künftige Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Antriebs-

arten vornehme Kaufzurückhaltung entwickeln. Und ... ab 2020 winkt auch dem Land Berlin die Schuldenbremse entgegen.

Hürdenlauf auf dem Weg zur elektrisch betriebenen Taxiflotte – BZP warnt vor Bürokratie

Der BZP wies auf ein weiteres, nicht unerhebliches Problem hin: „Die neue Eichverordnung verhindert die Zulassung weiterer elektrisch betriebener Taxis. Gerade jetzt muss die Politik handeln und es nicht nur bei Lippenbekenntnissen belassen“, forderte BZP-Präsident Michael Müller. Diese unseligen Hindernisse müssten im Sinne der Umwelt schnellstens abgebaut werden. „Taxi hat in Deutschland eine Vorreiterrolle bei der Elektromobilität. Es kann nicht sein, dass die Bundesregierung

einerseits mit einem Milliardenaufwand die E-Mobilität fördert und andererseits diese Technologie im bürokratischen Keim erstickt wird.“

Zum Hintergrund: Mit Inkrafttreten der neuen Eichverordnung dürfen in Deutschland keine Fahrzeuge mehr als Taxi zugelassen werden, die der Hersteller nicht selbst als Taxi anbietet. Hoffentlich hat der Berliner Senat diesen Aspekt auf dem Schirm ...!



Toyota ist weltweit Marktführer bei den Hybrid-taxis – auch in Berlin – Foto jl



Probleme bei der Zulassung von Elektrotaxis – Wiehert der deutsche Amtsschimmel wieder mal zu laut? – Foto jl

AUS DEM KOALITIONS-VERTRAG ...

Die Koalition wird Formen kollektiver Elektromobilität befördern und sich dafür einsetzen, dass Car-Sharing-Angebote ökologisch ausgerichtet werden. Gegenüber dem Bund wird die Koalition dafür eintreten, dass anstelle der bislang wenig genutzten Kaufprämie für Elektroautos ein Förderprogramm für die Umrüstung der Taxiflotte auf Elektromobilität aufgelegt wird. Einsatzmöglichkeiten autonom fahrender Fahrzeuge im Umweltverbund sollen untersucht werden.

Über den Dächern von Berlin

Die WBT betreibt in der Hauptstadt eine flächendeckende Auftragsvermittlung via Funk. Dazu sind Sender an zahlreichen Standorten erforderlich, die gewartet werden müssen. Seit einiger Zeit nehmen unsere Techniker bei ihren Ausflügen in luftige Höhen hochauflösende Kameras mit und nutzen die Ausblicke von den Sendern für schöne Aufnahmen unserer Stadt. Hier, in der [261026](#), wollen wir Ihnen immer mal wieder eine kleine Auswahl der Fotos präsentieren. Die Perspektiven wirken oft unvertraut, die Fernblicke überraschend.

Die Redaktion dankt allen fotografierenden Kollegen herzlich für ihre Aufnahmen.

Jl

Auf dem Dach der Beuth-Schule –
Foto Philip Heber



Der Fernsehturm vom ehem. Flughafen
Tempelhof gesehen – Foto Philip Heber



Britz aus luftiger Höhe –
Foto Michael Hübner



Steglitzer Kreisel und Fernblick
auf den Teufelsberg –
Foto Philip Hebert



Alt-Marzahn von oben –
Foto Michael Hübner



Die Landsberger Allee –
mal ohne Stau –
Foto Michael Hübner

WIR FINDEN:
BERLIN IST SCHÖN.
BERLIN IST GRÜN.
BERLIN IST
VIELFÄLTIG.

Müggelschlösschenweg und Müggelsee –
Foto Michael Hübner

Der Volkspark Friedrichshain von oben –
Foto Jürgen Mothes

Hoch über dem Platz
der vereinten Nationen –
Foto Jürgen Mothes

Der Müggelsee von unserem
Funksender aus betrachtet –
Foto Jürgen Bartmann

Anzeige



MICHAEL HÜBNER
KFZ.-SERVICE



**Kostenloser
Sicherheitscheck**

» TÄGLICH HU / AU
» TYPEN OFFEN

zuverlässig - schnell - preiswert
Sonderpreise für Taxis

Michael Hübner
Kfz. Service-Reifendienst

Röblingstr. 90
Berlin Tempelhof
zwischen Prellerweg und AttilasträÙe

☎ (030) 767 751 95

Kooperationspartner
Einbauservice



Barcelona: Mit dem „Yellow Cab“ unterwegs

Im März ist es meist noch kalt in Berlin, die Bäume noch kahl. In Barcelona, der heimlichen Hauptstadt der Katalanen hingegen, schlagen die Bäume bereits grün aus, wärmt die Sonne mittags die Flaneure auf der Strandpromenade am Ufer des Mittelmeers. In den Ramblas schieben sich bereits die Touristen von Auslage zu Auslage. Auf den engen Straßen geht es ein wenig zu wie in New York: Yellow Cabs, gelb-schwarze Taxis oder ‚taxis groc‘, wie die Katalanen die Farbe nennen, schieben sich von Ampel zu Ampel.

Auch sonst erinnert Barcelona ein wenig an den Big Apple: Große Teile der Stadt im Nordosten der iberischen Halbinsel sind rechtwinklig angelegt, die Straßen zumeist nur in einer Richtung befahrbar. Die Farben der Taxis, gelb und schwarz, dominieren den Verkehr und die gesamte Stadt. Wer ein Taxi benötigt, bekommt es innerhalb kürzester Zeit. Fahrten mit dem eigenen Auto machen gerade in der Innenstadt wenig Sinn. Parkplätze sind rar. Armin Müller-Stahl, migran-tischer New Yorker Taxifahrer in Jim Jarmushs „Night on Earth“, hätte in der katalanischen Metropole wohl noch größere Orientierungsprobleme, denn die Straßen sind nicht nummeriert wie unterhalb des Empire State Buildings. Sie tragen oft Namen, die für uns nur schwer auszusprechen sind.

Barcelona ist eine lebendige Stadt mit einem lebendigen Taxigewerbe

Das Leben findet auf den Straßen und in den zahlreichen Cafés und Tapas-Bars statt. Das Flair der Stadt zieht Besucher sofort in ihren Bann. Die Taxifahrer nehmen den hektischen Verkehr mit großer Gelassenheit hin. Zeit für ein Pläuschchen am Halteplatz bleibt fast immer. Praktisch Nationalgetränk ist der auch von Taxifahrern gern getrunkene „Tallat“, ein Espresso, der mit etwas aufgeschäumter Milch getrunken wird, morgens gerne im „Paket“ mit einem Croissant. Die Bewohner Barcelonas frühstücken selten zuhause und auch nicht ausgiebiger.

Architektur ohne Ende gibt es zu bewundern in der Millionenstadt. Die Sagrada Familia von Antoni Gaudi ist das wohl bekannteste Bauwerk der Stadt, entworfen von dem wohl bekanntesten Architekten der Region. 170 Meter hoch, wurde das Bauwerk 1882 begonnen und soll 2026 fertig werden. Gaudi wird das natürlich nicht mehr erleben und würde sich wohl auch nicht freuen, wird inzwischen auch Beton verwendet und Fahrstühle eingebaut. Touristen haben es gerne bequem. Die Olympischen Sommerspiele von 1992 haben der Stadt einen imposanten Entwicklungsschub gegeben, von dem leider nicht alle Bewohner profitieren konnten. Die Wettkampfstädten wirken ein wenig verwaist. Der FC Barcelona trägt seine Heimspiele im beeindruckenden „Camp Nou“, weit unterhalb des Berges „Montjuïc“ aus. Nicht nur bei den Duellen mit dem



Die 107 Meter hohen Türme der Sagrada Familia überragen die Stadt – Foto jl

EL TAXI GROC
PER BARCELONA –
EL TAXI AMARILLO
POR BARCELONA

Die Stadt mit der Sagrada und ihren Baukränen vom Montjuic gesehen – Foto jl

ewigen Rivalen Real aus der Landeshauptstadt Madrid ist das Stadion meist ausverkauft. Knapp 100.000 Zuschauer schreien dann ihre „Blugranas“ von drei steilen Betonringen aus in Richtung des gegnerischen Tores.

Beste Reisezeit für Barcelona ist der Frühling.

Günstige Flüge von Berlin aus, angenehmere Temperaturen als im Hochsommer und (etwas) weniger Touristen als in der Hauptsaison und damit auch noch freundlichere Einheimische sind garantiert. Und ein „Yellow Cab“ oder „Taxi groc“ bekommen Sie in Barcelona immer und überall!

jl



Auf den Ramblas ist bereits im März viel los – Foto jl



Das Camp Nou – Heimstadt des FC Barcelona –
Foto jl



Taxis dürfen auch in Barcelona die Busspuren mitbenutzen –
Foto jl

RUFSÄULENAUF- KLEBER ERHÄLTICH

Sie kennen die verschiedenen Berliner Funksymbole, die seit eh und je zur Unterscheidung der verschiedenen Funkzentralen in die Scheibe geklebt werden.



Wir bieten Ihnen seit kurzem einen zusätzlichen Aufkleber an, der signalisiert, dass Sie am Rufsäulensystem teilnehmen (siehe Abb. oben). Sie können ihn bei uns in der Genthiner Straße als Adhäsionsfolie erhalten. Diese Folie haftet gut an Glasflächen, geht aber auch leicht wieder ab. Bei stark getönten Scheiben empfehlen wir den außen anzubringenden Aufkleber, den Sie ebenfalls bei uns erhalten können. Die Anbringung ist freiwillig.

FAHRERAPP AKTION

Unsere Smartphone-Vermittlung mit der Fahrerapp erfreut sich wachsender Beliebtheit. Wir bieten 2017 wieder 3 Monate beitragsfreie Vermittlung bei Abschluss eines Neuvertrags an (Mindestlaufzeit 12 Monate, die Anzahl ist begrenzt). Unsere Fahrerapp läuft auf allen neueren Android-Mobilfunkgeräten und Tablets.

AUSSENFLÄCHEN- WERBUNG

Unsere grüne Außenflächenwerbung macht sich prima im Stadtbild. Wir bieten sie auch 2017 in begrenzter Stückzahl weiterhin an. Wegen der großen Nachfrage können wir jedoch aktuell keine Neuverträge abschließen.

Wenn Sie perspektivisch an unserer Außenflächenwerbung interessiert sind, melden Sie sich bitte bei uns in der Geschäftsstelle. Wir merken Sie dann gerne vor.



Sieht auf jedem Taxi schick aus – die Türflächenwerbung von Funk Taxi Berlin
– Foto jl

BUNDLE FÜR TREUE KUNDEN

Nutzen Sie Funk und Ruf unserer Genossenschaft? Dann profitieren Sie seit Jahresbeginn von unserem neuen Angebot eines ‚Bundles‘, welches aus Sprach- oder Datenfunk zusammen mit einem Rufsäulenvertrag besteht. Sofern Sie für eine Konzession einen Funkvertrag abgeschlossen haben, bekommen Sie einen kleinen Rabatt auf die Rufsäulengebühr. Die Umstellung für Bestandskunden ist bereits automatisch erfolgt, so dass Sie nichts unternehmen müssen.




WIR HABEN DEN FUNK
mit der WBT Fahrer-App.



EINFACH MITMACHEN:

- ▼ Kein Festeinbau
- ▼ Flexibel und benutzerfreundlich
- ▼ 3 Monate kostenlos bei Neuverträgen
- ▼ Attraktive Testangebote für Sprachfunker

www.funk-taxi-berlin.de

26 10 26
Besser durch Berlin

TXL: Maßnahme gegen Schwarzlader



Vielleicht haben Sie schon davon gehört oder sind Abonnenten unseres Newsletters. Seit dem 1. Februar gilt die neue „Anordnung über die Taxenaufstellung und Fahrgastaufnahme im Bereich des Flughafens Tegel“.

Hauptziel ist das Unterbinden des illegalen Ladens im Innenring außerhalb der Ladeleiste. Nebenbei soll das Verkehrschaos ein wenig gelindert werden. Veröffentlicht

wurde die neue Verordnung bereits im Dezember. Wir drucken sie hier im Wortlaut ab und heben die wichtigste Änderung hervor. Die in der Verordnung erwähnte Ladezone im Innenring sollte laut Mitteilung eines Sprechers des Flughafenbetreibers pünktlich zum 1. Februar eingerichtet werden. Redaktionsschluss dieser Ausgabe war unmittelbar zuvor.

Auf Grund des § 47 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21. März 1961 in der Fassung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 482 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474), in Verbindung mit § 3 Abs. 2 der Verordnung über den Verkehr mit Taxen (TaxO) vom 12. Juni 2001 (GVBl. S. 204), zuletzt geändert durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Taxenordnung vom 21. April 2009 (GVBl. S. 178), wird angeordnet:

1. Die Fahrgast- und Gepäckaufnahme ist für Taxen – mit Ausnahme von vorbestellten Taxen – nur an den Halteplätzen innerhalb des Flugsteiginnenringes zwischen den Flugsteigen 6 und 9 des Terminals A, an dem Flugsteig 16–18 des Terminals E und vor dem Terminal C zulässig. Diese Halteplätze sind durch das Zeichen 229 (Taxenstand) der Straßenverkehrsordnung ausgewiesen. Hier gelten auch die Vorschriften der Taxenordnung.

2. Ein direktes Anfahren des Halteplatzes des Terminals A unter Auslassung der Nachrückbereiche 1, 2 und 3 ist nur zulässig, wenn diese Nachrückbereiche unbesetzt sind.

Befinden sich in den Nachrückbereichen 1, 2 oder 3 bereits wartende Taxen, dürfen freie Kapazitäten am Halteplatz des Terminals A nur durch die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft an den Nachrückbereichen, beginnend vom Nachrückbereich 3, geschlossen werden; nur von hier ist dann ohne Auslassen von Nachrückbereichen an den Halteplatz des Terminals A nachzurücken.

3. Ein direktes Anfahren der Halteplätze des Terminals E und C unter Auslassung des Nachrückbereiches 1 ist nur zulässig, wenn der Nachrückbereich 1 unbesetzt ist.

Befinden sich im Nachrückbereich 1 bereits wartende Taxen, dürfen freie Kapazitäten an den Halteplätzen des Terminals E und C nur durch die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft am Nachrückbereich 1 geschlossen werden; nur von hier ist dann an die Halteplätze des Terminals E und C nachzurücken.

4. Jede Lücke in den Nachrückbereichen und auf den Halteplätzen ist durch die nachfolgenden Taxen zu schließen (siehe § 4 Abs. 1 TaxO). Sofern die Halteplätze am Terminal E und am Terminal C besetzt sind, besteht die Verpflichtung, den Halteplatz des Flugsteiginnenringes am Terminal A zu bedienen.

An den Halteplätzen innerhalb des Flugsteiginnenringes zwischen den Flugsteigen 6 und 9 des Terminals A, an dem Flugsteig 16–18 des Terminals E und vor dem Terminal C steht den Fahrgästen die Wahl der Taxe frei (§ 4 Abs. 2 TaxO).

5. Taxen, mit denen nach einer Vorbestellung durch den Fahrgast Personenbeförderung durchgeführt werden soll, sind im dafür auf dem Kurzzeitparkplatz („PK“) im Flugsteiginnenring des Terminals A ausgewiesenen Wartebereich („Wartebereich für vorbestellte Taxen“) aufzustellen. Die Fahrgast- und Gepäckaufnahme hat hier zu erfolgen.

6. Ordnungswidrig gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 4 PBefG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Anordnung verstößt.

7. Diese Anordnung tritt am 01.02.2017 in Kraft und gleichzeitig tritt die Anordnung vom 08.02.2016 (ABl. S 383) außer Kraft.

SIE FINDEN UNS IN DER

Genthiner Straße 36, 10785 Berlin-Tiergarten

UNSERE ÖFFNUNGSZEITEN

Mo, Di, Do: 8–15 Uhr
Mittwochs: 8–17 Uhr
Freitags: 8–13 Uhr

CABCHARGE

Öffnungszeiten wie oben außer freitags.
Telefon: (030) 26 10 21 40

SEMINARE/KURSE BEI DER WBT

(Vorherige Anmeldung über unser Kundenbüro
unter Telefon 26 10 21 80 erforderlich)

Grundlagenseminar:

Jeden zweiten Mittwoch um 15:45 Uhr

Fortbildungsseminar: Nach Anmeldung

Datenfunk-Schulung: Jeden Donnerstag um 13:00 Uhr
nach Anmeldung

Fahrerapp-Schulung: Nach Anmeldung



Der Betriebssitz der
WBT im Gartenhaus
der Genthiner 36 –
Foto jl

IMPRESSUM

Herausgeber

Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG

Genthiner Straße 36, 10785 Berlin

Telefon: (030) 26 10 2-0

Taxibestellung: (030) 26 10 26

Büro-Fax: (030) 26 10 2-130

Taxibestell-Fax: (030) 26 17 15 5

Internet: www.funk-taxi-berlin.de

www.taxiruf-berlin.de

Mail: info@funk-taxi-berlin.de

Taxibestellung per Mail: order@funk-taxi-berlin.de

UST-IdNr.: DE136626023

V.I.S.D.P.

Dietmar Schmidt, Bernd Ploke

Vollständig gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt
die Meinung des Herausgebers und der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge, Fotos und Manuskripte
übernehmen wir keine Haftung.

Die Rechte zur Veröffentlichung für eingesandte Fotos
gehen auf 26 10 26 über.

REDAKTION

Jochen Liedtke

Postanschrift (auch Leserbrief):

Redaktion 26 10 26

c/o WBT eG

Genthiner Straße 36, 10785 Berlin

Mail: redaktion@261026.taxi

Telefon: (030) 26 10 2-264

Fax: (030) 25 79 46 97

SATZ UND GESTALTUNG

lawinstift GmbH

Internet: www.lawinstift.com

DRUCK

Lausitzer Druckhaus GmbH

Internet: www.lausitzer-druckhaus.de

VERTRIEB

Auflage: 2.500 Exemplare

Mediadaten und Kleinanzeigen
unter www.261026.taxi

cabcharge

26 10 26

Besser durch Berlin



- Neueste TA 7.0 und EMV Version
- Chip- und Magnetkartenleser
- 1.800 mAh Lithium-Ionen-Akku
für mehr als 300 Transaktionen inkl. Autoladekabel
- 3,5 Zoll Farb-Grafikdisplay
- Integrierter Thermodrucker
- Sichere Akzeptanz von Girocard und EC Cash
über das integrierte PIN Pad
- Keine langfristige Vertragsbindung
- Keine versteckten Kosten
- Persönlicher Service durch Mitarbeiter

24,90 € im Monat*

*Miete pro Monat 24,90 € (netto) inkl. Freischaltung, Serviceentgelt und Simkarte. Wöchentliche oder tägliche Auszahlung möglich.
Disagio: Amex 1,9%, andere Kreditkarten 2,95%, EC-Karte 0,3%.

Seminar BG Verkehr „Mehr Sicherheit im Taxi“



„Mehr Sicherheit im Taxi“

Grundlagenseminar: 08.05. bis 09.05.2017

Das erwartet Sie u.a.:

- Informationen über die BG Verkehr
- Einführung in die Gefahrenabwehr
- Beförderungsrechte und -pflichten
- Transaktionsanalyse (TA)
- Grundlagen der Gesprächsführung
- Deeskalationsverhalten in Gefahrenmomenten
- Richtiges Verhalten und Erkennen von Gefahren
- Bewaffnung – sinnvolle Hilfsmittel bei körperlicher Gewalt?
- Notwehr und Nothilfe

Die Teilnahme am Seminar ist für Versicherte der BG Verkehr kostenfrei.

Info

Seminarort:	BG BAU / Tagungsräume Hildegardstraße 28 - 1. Etage (Neubau) 10715 Berlin
Anmeldung an:	BG Verkehr Regionalabteilung Prävention Berlin Axel-Springer-Straße 52, 10969 Berlin Telefon: 030 / 25997 - 138/139 Fax: 030 / 25997 - 297
Referenten:	Herr Heinrich Kuhlmann, Polizeiausbilder a.D. Herr Thomas Bier, BG Verkehr
Seminardauer:	Beginn: 09.00 Uhr – Ende: ca. 15:30 Uhr



Heinrich Kuhlmann –
im blauen Shirt – gibt
Praxistips am Fahrzeug
– Foto Thomas Bier

- Änderungen vorbehalten -



WIR MACHEN IHNEN DAS EINSTEIGEN LEICHT.

TAXI APP downloaden und viele Vorteile nutzen!



DER BEQUEMSTE SERVICE DER STADT:

- ▼ Automatische Standort-Bestimmung
- ▼ Zuverlässige Anzeige Ihrer Wartezeit
- ▼ Vorkalkulation von Dauer und Kosten der Fahrt
- ▼ Termingerechte Vorbestellungen per Klick
- ▼ Etwa 2.000 einsatzfähige Fahrzeuge (davon 300 Großraumtaxen)

Die TAXI APP funktioniert übrigens nicht nur in Berlin, sondern überall in Europa, wo es kompatible Zentralen gibt. Sparen Sie sich das Warten – **steigen Sie ein!**

www.funk-taxi-berlin.de

26 10 26

Besser durch Berlin

