

Weihnachtsgrüße, Grüße zum Jahreswechsel

Das Jahr 2007 hat sehr viele Veränderungen im Taxi-Gewerbe gebracht.

Der BZP, Präsidium und Vorstand, konnte nach den stürmischen Veränderungen und Neuwahlen wieder Tritt fassen.

Es hat sich gezeigt, dass die nachwachsenden Kolleginnen und Kollegen die Stellen ausfüllen, die frei geworden sind. Und es hat sich bestätigt, dass auch das Taxi-Gewerbe seinen Stellenwert behalten wird.

Natürlich ist zu bedauern, dass Kollegen und Organisationen, die nicht zum Zuge kommen, zum Mittel des Austritts -zur Kündigung ihrer Mitgliedschaft- gegriffen haben. Schade, für die Organisation BZP-Frankfurt.

Richtig ist, dass sich solch ein Bundesverband nicht erpressen lassen sollte.

Denn so kann man nicht zusammenarbeiten. Bessere wäre eine konstruktive Zusammenarbeit aller Strömungen, aller Kolleginnen und Kollegen bundesweit.

Nur so wird sich ein Bundesverband auch in Zukunft im politischen Raum besser durchsetzen können.

Aber auch wir sind ja lernfähig. Und wir haben in diesem Jahr ja gelernt, dass wir nur gemeinsam stark sein können.

Das Jahr 2007 hat uns auch das Rauchverbot in Taxen gebracht.

Für das Taxi-Gewerbe keine gute Entscheidung. Viel besser wäre es gewesen, wenn man die Wahl Raucher- oder Nichtraucher-Taxi beim Fahrgast belassen hätte.

Weil der Taxi-Kunde dann hätte wählen können und er hätte als Bürger sicher die Wahl schon treffen können.

Aber solche unüberlegten Entscheidungen, die dem Staat nichts kosten, werden ja gerne von der hohen Politik in Berlin getroffen.

Neu ist auch für uns die Feinstaub-Plakette, die auf das Taxi-Gewerbe zukommen wird.

Auch hier ist noch nicht absehbar, wann und wie es uns treffen wird.

In Nordrhein-Westfalen wird nun Köln der Vorreiter sein, wobei die anderen Städte noch keine Entscheidung getroffen haben. Hier müsste nach unserer Einschätzung Berlin die Vorgaben liefern.

Das aber entscheiden in Nordrhein-Westfalen die Regierungspräsidenten. Noch wird an der Ruhr-Schiene überlegt, welche Straßenzüge demnächst nur noch befahren werden dürfen.

Übergangszeiten von 6 Monaten werden dem Gewerbe nicht helfen können. Hier werden ungeahnte Kosten auf das Gewerbe zukommen, wobei eine bundesweite Lösung für uns Alle von Vorteil sein könnte. Ein Jahr neigt sich dem Ende zu. Jedes

Jahr bringt neue Probleme. Hoffen wir, dass in Ihrem privaten Bereich die positiven Dinge überwiegen und hoffen wir für Sie, dass Sie ein harmonisches Weihnachtsfest und einen finanziell guten Jahreswechsel für Ihren Betrieb erleben werden.

Wichtig ist! Bleiben Sie gesund und halten Sie als Leser unserem Magazin "Taxi Intern" und dem "Taxi-Verband NRW e.V." auch im neuen Jahr 2008 die Treue.

Dieter Zillmann, Dr. M. Hoog

INHALTSVERZEICHNIS

BZP hoch erfreut	2
Illegale Taxifahrer im Visier	3
Altstadt Düsseldorf	4
Ordnungspartner Taxi	6
60 Jahre BZP	7
Transrapid in München	8
Mitgliederversammlung	9
Bioprodukt Palmöl	10
Taxi-Preise	12
Flughafen Düsseldorf	14
Das muss man gelesen haben	16
Fahrkundeprüfung	17
Krankenfahrten	18
Verschiebung von Fernfahrten	20
Lächerlichkeit tötet	22
Loreley	23
Nebulös	24
Ackermann Alexander Diogenes	25
Unsere Zaubrlehrlinge	26
Rapunzel	27
Rezept	28

BZP hoch erfreut

Bundesregierung befürwortet einheitliche Taxifarbe Hellelfenbein

Mit großer Genugtuung hat der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) von der Stellungnahme der Bundesregierung vom 22.08.2007 zu der Entschließung des Bundesrates zur Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BO Kraft) erfahren.

Dieses Schreiben des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBS) ist die Reaktion auf die Entschließung des Bundesrates vom 28.11.03, in welcher dieser die Bundesregierung aufforderte, Eigenwerbungsverbot und Fremdwerbungseinschrnkungen bei den Taxen aufzuheben sowie die Länder zu ermächtigen, die bundeseinheitliche Vorschrift über die einheitliche Farbgebung der Taxen durch abweichende Länderregelungen außer Kraft zu setzen.

Mit der nun bekannt gemachten Gegenäußerung hat das BMVBS im Namen der Bundesregierung klargestellt, dass in ihren Augen die einheitliche äußerliche Kenntlichmachung von Taxen die wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass die im Taxiverkehr geltende Betriebspflicht durchgesetzt werden kann.

Nur die sofortige und zweifelshfreie Erkennbarkeit in der Masse anderer Fahrzeuge setze das Taxi in die Lage, seiner Funktion der Bedienung individueller Mobbilittsbedrfnisse nachkommen zu können. Ein Wegfall der einheitlichen Farbgebung würde gleichzeitg aufgrund davon ausgehender mangelnder Erkennbarkeit

der Taxifahrzeuge die Existenz und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes, an der ein anerkanntes erhebliches öffentliches Verkehrsinteresse bestehe, gefährden.

Wasser auf die Mühlen des BZP und der übergroßen Mehrheit des Taxigewerbes ist auch die Aussage, dass der durch den hellelfenbeinfarbenen Anstrich verwirklichten einheitlichen Kenntlichmachung eine wesentliche Bedeutung zukommt.

Der außerordentlich prägnanten und voll zu unterstützenden Herleitung der Bundesregierung ist auch insoweit voll inhaltlich zuzustimmen, wenn sie zu Teilen der Begründung des Bundesrates zu den Streichungen und Ausweitungen der Ausnahmemg-

lichkeiten aussagt, dass es "ausgesprochen problematisch" zu bewerten ist, "immer stärker werdenden Interessen der Wirtschaft im Rahmen der Ermessenausbung Präferenz vor wichtigen ordnungspolitischen Erwägungen einzuräumen". Eine Ausweitung entsprechender Ausnahmemöglichkeiten bei der Farbgebung wird daher von der Bundesregierung im Einvernehmen mit der großen Mehrheit des Gewerbes abgelehnt.

Der BZP ist über die ausgesprochen klare branchen- und fahrgastfreundliche Stellungnahme der Bundesregierung sowie die eindeutige Absage zu den dem Dienstleistungsgedanken entgegen stehenden Liberalisierungsbestrebungen um der Liberalisierung und nicht der Sache wegen hoch erfreut.

Thomas Grtz (BZP)

DANN WAR DA NOCH

die Sache mit dem Emissionshandel, dem Kauf und Verkauf von Verschmutzungsrechten, speziell von CO 2 – Abgasen, wie sie bei der Stromerzeugung aus Kohle, Gas, Öl entstehen. Diese Mengen legt man in CO 2 - Zertifikaten fest, mit denen man handeln kann. Sinn der Sache: wer Dreck macht, muss dafür zahlen, und mit dem Erlös wird der Dreck beseitigt – zumindest in der Theorie. Mit dem Geld aus dem Handel könnte man mehr erreichen, wenn man es dazu verwendete, den Dreck erst gar nicht entstehen zu lassen. Man versucht es, doch es wird dauern.

Nun hat der Stromkonzern RWE, wie andere auch, CO 2- Zertifikate geschenkt bekommen. Vom Staat, also von uns, den Steuerzahlern. Geldwert also. Bei der Preiskalkulation tat RWEso, als hätte man die Zertifikate bezahlt. RWE verkauft Geschenkte weiter an uns, die Steuerzahler und Stromverbraucher. Wir haben also zuerst das Geschenk für RWE gekauft, indem wir die Zertifikate nicht zu Geld gemacht haben. Das hat RWE – nicht für sondern gegen uns – getan: Wir, die Verbraucher und Geschenkgeber, dürfen, als Dankeschön von RWE, das Geschenk auch noch vergolden: RWE tut bei der Preisgestaltung so, als hätten die Zertifikate viel gekostet, und verteuert mit dieser Begründung seine Ware. Ganz schön verdreht?!

Das Bundeskartellamt, von Großkunden eingeschaltet, findet eine sagenhafte Lösung: RWE verpflichtet sich, die Zertifikate zwar nicht zu bezahlen, aber auch nicht auf Bezahlung durch alle Kunden zu verzichten. Das nicht, aber der zweifelhafte Deal wird geschönt, indem RWE sich großzügig bereit erklärt, 6300 Megawatt Strom jährlich an Großkunden, und nur an die, zu versteigern! Mit dem Segen des Kartellamtes. Für uns Privatkunden bleibt eine 10%ige Preiserhöhung. Nicht zuletzt dank des raffinierten doppelten Inkassos. Eine in jeder Hinsicht "tolle" Lösung. Auslösen könnte sie aber, wenn es so weiter geht, bei den Kunden eine **TOLLWUT**

Illegale Taxifahrer im Visier

Rheinische Post vom 09.09.07
Von Stefanie Geilhausen

In diesem Bericht geht es mal wieder um die unerlaubte Personenbeförderung am Flughafen Düsseldorf. Aber hier vorab erst einmal der Bericht aus der Rheinischen Post:

Mehr als 50 angeblich private Abholer am Flughafen entpuppten sich als gewerbliche Chauffeure ohne Konzession. Elf von ihnen hatten nicht einmal einen Führerschein, die Polizei beanstandete auch **gefährliche Auto-Umbauten**.

Sie stehen meist im Ankunfts-terminal, halten Schilder hoch, auf denen Familiennamen stehen. Oder der eines Reisebüros. Viele der illegalen Fahrer sind schon mit dem Flug gebucht, "als günstiger Flughafentransfer zum Beispiel", sagt Ludger Walther, Verkehrsdienst-Leiter der Düsseldorfer Polizei.

In den Herbstferien sind seine Kollegen in Zivil den kleinen Gruppen gefolgt, die sich per Schild gefunden hatten. Nach Papieren und Konzession gefragt, mussten die meisten Fahrer passen.

Einige erzählten, sie holten Familie ab. Oder Nachbarn, als Gefälligkeit. "Aber wenn wir genauer nachfragten, stellte sich heraus, dass die sich nicht einmal mit Namen kannten", sagt Walther. 270 Abholer wurden kontrolliert, jeder fünfte Fall war einer von "illegaler gewerblicher Personenbeförderung".

Fahrer ohne Führerschein

Das ist amtsdeutsch für Fahrer ohne Personenbeförderungsschein, Unternehmer ohne Konzession, Fahrer ohne Führer-

schein für das von ihnen geführte Fahrzeug, für Autos ohne Anschnallgurte oder Kindersitze. "Es gab sogar Fahrer ohne Führerschein."

Dennis Klusmeier, Vorsitzender der Taxi-Genossenschaft, wundert das nicht. "Seit 30 Jahren schlagen wir uns am Flughafen mit diesen Kriminellen herum. Nie ist etwas dagegen geschehen. Wir sind sehr dankbar, dass die Polizei jetzt endlich etwas unternimmt."

Denn die illegale Konkurrenz, die laut Polizei "aus dem Großraum Ruhrgebiet kommt", schnappt den Düsseldorfer Fahrern nicht bloß lukrative Touren weg. Sie haben auch einen Wettbewerbsvorteil, weil ihre Autos nicht wie ein Taxi versichert sind, sie weder Konzessions- noch Prüfungsgebühren zahlen, die Fahrer nicht regelmäßig zum Sehtest gehen. Und weil die Autos nicht wie ein Taxi jährlich zum Tüv müssen.

Die Hauptuntersuchung würde für manches im Eigenbau umgerüstete Fahrzeug ohnehin zur Endstation. In den Herbstferien zog die Polizei einen Ford Transit aus dem Verkehr, der durch eine zusätzliche Bank zum Elf-Sitzer geworden war.

"Dafür braucht der Fahrer einen Bus-Führerschein Klasse D1", sagt Walther. Und er braucht auch elf Sicherheitsgurte, die er ebenso wenig besaß wie Kindersitze und eben jenen Busführerschein. Ihm droht nun ein saftiges Bußgeld, der Kleintransporter wurde stillgelegt, und was das Finanzamt zu der Meldung sagt, die es von der Polizei erhielt, wird sich zeigen. "Kann ja auch durchaus sein, dass die Leute zwar illegal fahren, aber ihre Einnahmen versteuern", so Walther.

Der Polizei geht es bei den Kontrollen nicht um Steuern oder Wettbewerbsverzerrung. Sie will mehr Sicherheit. "Einige der Fahrgäste schluckten schon, wenn sie von uns erfuhren, dass sie ihr Leben einem nicht geschuldeten Fahrer anvertrauen wollten. Die haben dann auch dankend Abstand genommen."

Was die Taxi-Genossenschaft dann natürlich auch freut.

Anmerkung Redaktion Taxi Intern!

Die Aussage von dem Kollegen Klusmeier, seit 30 Jahren schlagen wir uns am Flughafen mit diesen Kriminellen herum, müssen wir bestätigen.

Alle Versuche des Ordnungsamtes der Stadt wie auch der Polizei hier für Ordnung zu sorgen, sind bisher kläglich gescheitert.

Hoffen wir mit unseren Kollegen in Düsseldorf, dass nun etwas geschieht.

Redaktion Taxi Intern

Altstadt Düsseldorf

Die längste Theke der Welt

So wirbt die Landeshauptstadt Düsseldorf für die Altstadt. Jeder von Ihnen, der schon einmal das Vergnügen hatte, dort zu feiern oder auch nur mal ausgiebig Alt-Bier zu trinken, weiß was dort abgeht.

Volle Kneipen, Restaurants, volle Straßen, überall Tische, Bänke und Heizstrahler. Zu jeder Jahreszeit ist es möglich sich auch im Freien zu amüsieren. Umfallen können Sie nicht, denn es drängen sich viele Menschen dort.

Irgendwann möchten diese Menschenmassen nach Hause, dann wird es spannend. Es gibt rund um die Altstadt mehrere Halteplätze, aber die Masse pilgert zum "Marxhaus". So heißt der bekannteste Platz Anfang der Bolkerstraße und eben am Wilhelm-Marx-Haus.

Alle Versuche im Laufe der letzten Jahre diesen Riesenandrang zu entzerren sind fehl-geschlagen. Schon Karl Rosewick in seiner Amtszeit hat im besten Einvernehmen mit der Stadt und den Behörden versucht, die Massen zu lenken. Fortgesetzt wurde dieses Begehren von Rolf Sebetzky. Der jetzige Vorstand hat dann sozusagen die "kalte Dusche" abbekommen.

Da wir nicht nur die Altstadt haben, sondern ab und zu auch sonstige Großveranstaltungen, nämlich z. B. Japanisches Feuerwerk, Größte Kirmes am Rhein inkl. Feuerwerk, regelmäßige Veranstaltungen in der LTU-Arena und nicht zu vergessen Altweiberfast-nacht/Karneval. Alles Veranstaltungen, die so etwa einige hunderttausend bis zu 1 Million Menschen anlocken.

Stellen Sie sich vor, nur 1/10 davon wollen mit dem Taxi nach Hause fahren. Unglaubliche Szenen spielen sich ab: Die FahrerInnen sind völlig hilflos, sie bleiben am besten in ihren Autos sitzen. Dort werden sie wenigstens nicht angerempelt.



Die zumeist recht ordentlich alkoholisierten Kunden können da schon ganz schön ungemütlich werden. Sie stürmen auf die Taxis, egal wo diese sich gerade befinden, ob vor der Ampel, auf der Kreuzung, mitten auf der Fahrbahn, völlig egal. Die Meute fängt sie einfach ab und die ordentlich am Halteplatz Wartenden haben das Nachsehen.

Unter ihnen unsere Kontrolleure. Männer, die im Dienste der Genossenschaft und für die fahrende Kollegenschaft Dienst tun. Sie versuchen vergebens die Meute einzufangen und eine gewisse Ordnung herzustellen. Sie werden im Dienst geschlagen, bespuckt, beschimpft und am nächsten Tag steht dann zu allem Überfluss in den Zeitungen, dass die TaxifahrerInnen Schuld sind und dass der Abtransport der Fahrgäste nicht funktioniert. Alleine die TaxifahrerInnen sind Schuld, das die Straßen hoffnungslos verstopft sind. Die Taxifahrer fahren nicht diszipliniert lauter solche Vorwürfe mussten wir hinnehmen.

Man hat sich dann bei der Stadt und der Polizei überlegt, diesen Platz einfach zu schließen und unser Stadtoberhaupt ließ sogar verlauten, man solle alle Halteplätze abschaffen und nur noch kreisen wie in Rom und London. Stellen Sie sich das einmal vor!

Es wurden darauf hin heiße Debatten geführt. Man hat bei einer Großveranstaltung tatsächlich den beliebten Halteplatz geschlossen, Gitter aufgestellt und Polizeifahrzeuge quer gestellt. Das Ende war, die Fahrgäste sind zuerst über den Zaun geklettert und anschließend

über die Einsatzwagen, weil die ja auf "ihrem Halteplatz" standen. Somit war diese Idee auch gestorben.

Taxi-Düsseldorf eG hat danach sehr gute Gespräche mit den Verantwortlichen geführt und man hat eingestanden, dass es wohl kaum unsere Schuld ist, wenn es bei diesen Menschenmassen nicht klappt.

Zum Feuerwerk der Größten Kirmes am Rhein hatten wir dann Hilfe. Polizei – OSD – Verkehrskadettenalle waren da. Alle halfen unseren Leuten, FahrerInnen und Kontrolleuren. Ganz nebenbei konnte man feststellen, wie zahm die wildesten Gesellen sich verhalten, wenn so viele Ordnungshüter in der Nähe sind.

Ergebnis der ganzen Geschichte: Da die gesamte Altstadt eine ständige Großveranstaltung ist – eine ständig beworbene Geschichte – muss genau wie bei jedem Fußballspiel oder bei jeder Messe eben ausreichend Polizei und Ordnungsdienst im Einsatz sein.

Wir, unser ganzes Taxigewerbe, lebt mit der Altstadt, von der Altstadt und unsere FahrerInnen wollen nur eines - Geld verdienen. Möglichst friedlich, ohne Ärger, ohne die Polizei rufen zu müssen.

Taxi Düsseldorf eG braucht jeden Fahrgast und das am besten in gutem Einvernehmen mit der Stadt.

M. Rübeler
Mitglied im Vorstand der
Taxi-Düsseldorf eG

Ordnungspartner Taxi

Von Fred Berges, Taxiunternehmer und Aufsichtsratsvorsitzender der Taxi Hagen eG

Eine kräftige Säule des bereits 1998 ins Leben gerufenen Handlungskonzepts "Ordnungspartner-schaft" ist das Taxi. Der Begriff Taxi bezeichnet einen Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs, der auf die höchstmögliche Individualität seiner Kundschaft ausgerichtet ist.

Das Taxi im allgemeinen Sprachgebrauch bezeichnet ein Fahrzeug, das überwiegend zur Personenbeförderung eingesetzt wird. Eigentümer dieser Fahrzeuge sind unabhängige Einzelunternehmer oder Gesellschaften, die von der Kommune konzessioniert werden und ein entsprechendes Gewerbe angemeldet haben.

An die Fahrzeuge werden von Amts wegen besondere Anforderungen gestellt. So müssen sie mit einem geeichten Taxameter, einer stillen und einer akustischen Notalarmanlage, zwei Kindersitzen und – was die wenigsten wissen, nur – auf der Beifahrerseite mindestens zwei Türen ausgestattet sein.

Im Wandel der Zeit hat sich die Verpflichtung, allen Taxen eine einheitliche Farbe – früher schwarz, zuletzt hellelfenbein – zu geben, aufgeweicht, so dass diese Verpflichtung in einigen Bundesländern bereits nicht mehr besteht. Insofern nähert sich das deutsche Personenbeförderungsrecht hier europäischen Gegebenheiten an.

Um einen höchstmöglichen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, müssen alle Taxen einmal jährlich einer Hauptuntersuchung unterzogen werden.

Auch einmal jährlich ist das Taxameter vom Eichamt zu prüfen und zu versiegeln, so dass jeder Kunde sicher sein kann, dass die "UHR" genau den Fahrpreis anzeigt, der

als Beschluss des Stadtrats festgelegt wurde. Denn anders als bei Fahrten über das Pflichtfahrgebiet hinaus, bei denen der Fahrer und der Fahrgast das Beförderungsentgelt frei aushandeln können, ist dieses für Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen festgelegt. Der Begriff Pflichtfahrgebiet macht bereits deutlich, dass ein Fahrer eine Beförderung innerhalb dieser Grenzen nur unter ganz bestimmten Bedingungen ablehnen kann und bei diesen Fahrten verpflichtet ist, den Fahrpreisanzeiger einzuschalten.

Jedoch werden entsprechende Anforderungen nicht nur an die Fahrzeuge, sondern auch an die Taxiunternehmer und die Fahrer gestellt.

Das Berufsbild des Taxiunternehmers ist von einem umfangreichen Regelwerk bestimmt. Als Grundlage dient die entsprechende Unternehmerprüfung vor der Industrie- und Handelskammer, in der der Unternehmer seine Kenntnisse unter anderem in den Bereichen Personenbeförderungsrecht, Steuerrecht und Buchhaltung nachweist. Weiter benötigt der Unternehmer zur Aufnahme des Betriebs Unbedenklichkeitsbescheinigungen der zuständigen Sozialversicherungsträger, der Stadtkasse und des Finanzamtes, ein polizeiliches Führungszeugnis sowie einen Eigenkapitalnachweis. Darüber hinaus muss er als Fahrer auch eine Ortskenntnisprüfung für das Pflichtfahrgebiet erfolgreich ablegen.

Neben diesen persönlichen Unterlagen bedarf es zusätzlich zu der Anmeldung eines Gewerbes auch der Taxikonzession, die durch das Straßenverkehrsamt der Stadt aus gegeben wird.

Über die Vergabe entscheidet die Kommune. Hier sind unterschiedliche Vergabemodalitäten möglich. Während sich einige Kommunen

die unbegrenzte Ausgabe von Konzessionen leisten und dem Markt die Regulierung hinsichtlich der wirtschaftlichen Situation der Unternehmen überlassen, tragen andere, wie auch die Stadt Hagen, durch eine restriktive Ausgabe-politik der Konzessionen Sorge für die Lebensfähigkeit der Betriebe.

Die Stadt Hagen hat derzeit ca. 130 Taxikonzessionen ausgegeben. Die Mehrzahl der konzessionierten Betriebe hat sich in der Taxi Hagen eG zusammengeschlossen. Hier vereinigen sich ca. 84 Konzessionen.

Die übrigen verteilen sich auf Betriebe, die einen anderweitigen, eigenen Funkbetrieb unterhalten und auf Unternehmen, deren Fahrzeuge nicht mit einer Funkanlage ausgestattet sind.

Fahrzeuge der zuletzt genannten Art erfüllen ihre Betriebs- und Bereitstellungspflicht überwiegend an Taxihalteplätzen, die zumeist von "Einsteigern" frequentiert werden, zum Beispiel am Hagerer Rathaus oder am Hauptbahnhof.

Die Taxi Hagen eG als größte Zentrale am Platz bemüht sich erfolgreich darum, Sicherheit und Service auf hohem Niveau sicherzustellen. Hierzu dienen unter anderem die Ausgabe von Funkausweisen an die Fahrer nach einer internen Prüfung und ein hochmodernes, GPS unterstütztes Funksystem, das in naher Zukunft auf eine vollautomatische Fahrtenvergabe umgestellt wird und insofern höchsten Anforderungen hinsichtlich der Geschwindigkeit der Fahrtenvergabe und des Datenschutzes genügt.

Der gesellschaftliche Auftrag des Taxiverkehrs findet seinen Ausdruck in der Integration in den Öffentlichen Nahverkehr, zum Beispiel durch die Erlaubnis zur Mitbenutzung von Busspuren oder zur Befahrung von für den Allgemeinverkehr gesperrten Straßenabschnitten. Ein weiteres Beispiel ist

60 Jahre BZP

die Einrichtung von Anrufsammel-taxen in Kooperation mit der Hagener Straßenbahn AG, die in bestimmten Zeiten auf schwach ausgelasteten Linien die Busse ersetzen.

Im Alltag geht der Einsatz des Taxis bisweilen deutlich über den einer gewöhnlichen Personenbeförderung hinaus. So werden sitzende Krankentransporte, Schulfahrten, Kurierfahrten und durchaus auch Einkaufsfahrten durchgeführt.

Daher sind die Fahrer nicht selten beliebte Ansprechpartner, nicht nur für die Kundschaft, sondern als Auskunftgeber, Fremdenführer, Kummerkasten, "Beichtvater" – oder als "Fahrende Notrufsäule" auch für die allgemeine Öffentlichkeit.

Aufgrund der starken Präsenz der durch die Funkzentrale der Taxi Hagen eG gesteuerten Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet sind Fahrer beliebte Ansprechpartner auch der Polizei.

So werden nicht selten Fahndungen nach Straftätern oder vermissten Personen zur Mitarbeit an die Taxen weitergegeben wie auch die Fahrer ihrerseits hilflose Personen und Unfälle melden oder wichtige Hinweise geben, die zur Aufklärung von Straftaten, wie zum Beispiel Unfallflucht, führen können.

So ist das TAXI wegen seiner Allgegenwärtigkeit und der individuellen Struktur seines Betriebs zu einem nicht mehr wegzudenkenden Bestandteil der Ordnungspartnerschaft geworden und wird es auch bleiben.

PS.:
Der Aussage von dem Kollegen Berges kann man nur zustimmen.

Wobei der Ordnungspartner "DAS TAXI" seinen Stellenwert in allen Städten in der gleichen Form für sich in Anspruch nehmen kann.

Ihre Taxi Intern-Redaktion

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. - BZP - ist am 22. und 23. Oktober vor 60 Jahren gegründet worden.

Dies wurde den Delegierten bei der Mitglieder-Versammlung in Oldenburg am 22. und 23. Oktober 2007 so nebenbei mitgeteilt. Dazu sagen wir von Taxi Intern alles Gute und

gewählt. Eine gute Wahl. Herzlichen Glückwunsch!

Geehrt wurde in Oldenburg Herr Jörg Gülke, der bisherige Vertreter von VW, mit der goldenen Ehrennadel des Vorstandes.

Herr Gülke wird uns verlassen, da er andere Aufgaben im VW-Konzern



weiterhin viel Erfolg für die nächsten 60 Jahre Arbeit für das Taxi-Gewerbe in der Bundesrepublik. Das Taxi-Gewerbe braucht einen starken Bundesverband.

Und was können wir ihnen weiter von dieser Tagung berichten?

Magdalena Rübeler wurde einstimmig in den Vorstand des BZP gewählt. Herzlichen Glückwunsch!

Dieter Zillmann wurde zum Vorsitzenden der Fachgruppe "Z" wiedergewählt und Denis Klusmeier, Düsseldorf, wurde zu seinem Stellvertreter

übernehmen wird. Natürlich gab es dann noch die Ehrungen für den ehemaligen Vizepräsidenten H. G. Bartels und für den ehemaligen Präsidenten H. Meisner.

Beide lieben Kollegen wurden mit der Ehrennadel in Gold und Brillanten geehrt.

Auch wir von Taxi Intern wünschen Herrn Gülke wie auch den beiden Kollegen für den weiteren Lebensweg alles Gute.

Redaktion Taxi Intern

Tranrapid in München



Der Bund gibt mehr Geld für die Magnetbahn - doch ihre Finanzierung ist längst nicht gesichert. Richtig! Und das sind die Zahlen! Danach würde das Projekt statt der bislang veranschlagten 1.85 Milliarden Euro mindestens 2.2 Milliarden Euro verschlingen.

Doch so genau wollen es die beteiligten Regierungen gar nicht wissen und folgen damit ihrer bewährten Doppelstrategie: Auf dem Papier halten sie an den veralteten Kostenkalkulationen fest. Bei ihren Verhandlungen aber versuchen sie, die absehbaren Mehrausgaben anderen aufzudrücken.

So machte Verkehrsminister Tiefensee klar, dass mit der neuen Finanzspritze des Bundes nun die absolute Obergrenze markiert sei. Würde das Projekt teurer, so der Ressortchef, müssten dafür die Bahn und die Transrapid-Hersteller vor allem aber der Freistaat Bayern aufkommen. Kaum anders hört es sich an, wenn zum selben Thema die Regierung in München Stellung bezieht.

Mit einem Finanzbeitrag von 475 Millionen Euro ist für Bayern die Schallmauer erreicht, sagt dazu Huber.

Richtig! Noch immer beruft sich die Kalkulation des Magnetzuges

auf das Jahr 2002. Seither jedoch haben sich die Streckenpläne, Betriebsvorschriften und Baukosten drastisch verändert. Und so fällt das Urteil der Experten eindeutig aus:

Die bisherigen Kostenprognosen für die 37 Kilometer lange Schwebestrecke lassen sich nicht halten.

Hinzu kommen nun veränderte Baupläne. Als die Münchener Strecke konzipiert wurde, sollte der Transrapid noch oberirdisch in den Münchener Hauptbahnhof einschweben.

Mittlerweile plant die bayerische Landesregierung einen rund zwei Kilometer langen Tunnel, der mit dem Bahnhof verbunden werden muss. Wie viel das kosten wird? Die Transrapid-Planer wissen es noch nicht.

Die Baupreise in Großstädten haben allein im vergangenen Jahr um rund 15% zugelegt. Immer mehr Geld muss auch für Rohstoffe wie z. B. Kupfer ausgegeben werden, das der Rapid in großen Mengen für seine tausende Elektromagnete benötigt.

Nun müssen auch die Folgen des Transrapid-Unglücks auf der Teststrecke im Emsland im vergange-

nen Jahr sowie die Zug- und U-Bahn-Anschlüsse von Madrid und London gesehen werden.

Neue Vorschriften, zusätzliche Notausgänge, Fluchtwege und Rettungsfahrten müssen eingeplant werden. Das alles ist bekannt, doch die Schwebezug-Politiker tun lieber so als wüssten sie von nichts.

Schon heute ist klar, dass die Steuerzahler am Ende weit mehr für den Schwebezug ausgeben müssen als bisher geplant. Bisher veranschlagt: 1,85 Milliarden Euro. Die Bahn hat vorsichtig nachkalkuliert und kommt auf 2.2 Milliarden Euro.

Sollte mit dem Bau im Jahre 2008 begonnen werden, wird auch diese Zahl von 2.2 Milliarden Euro erheblich überschritten werden.

Der Oberbürgermeister von München C. Ude hat wohl den Durchblick.

Er sagt: Wir sind dagegen! Besonders, weil die Kosten nicht eingegrenzt werden können.

Nun, die Zukunft wird zeigen, wohin dieser Superzug schweben wird.

K. R.

Mitgliederversammlung

Mitglieder-Versammlung des Taxi-Verbandes Nordrhein-Westfalen e.V. im Krefelder Hof, Krefeld am 17.10.07

Vorab geht unser Dank an die einladenden Kolleginnen und Kollegen in Krefeld.

Es war eine schöne Veranstaltung. Herzlichen Dank.

Leider fehlten eine Reihe der Mitglieder, wobei sich der Besuch solch einer Mitglieder-Versammlung immer lohnt.

Eingangs gab der Vorsitzende D. Zillmann einen Überblick über die letzten Monate und einen Überblick auf das Geschehen im BZP. Er brachte zum Ausdruck, dass es für ihn eine schlimme Zeit gewesen wäre und er wäre voller Hoffnung, dass nun der BZP wieder ruhiges Fahrwasser erreicht hätte. Natürlich würde nun noch die Veranstaltung in Oldenburg am 22. und 23.10.07 vor ihnen liegen, aber auch diese noch offenen Wahlen in die Ausschüsse wie auch in den Vorstand des BZP, sollten zu meistern sein.

Zillmann gab noch einmal den Hinweis auf die Zeit vor 15 Jahren, wo der Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen gegründet wurde.

Damals hätte man auch den BZP bei einer Tagung in Oldenburg darüber informiert. Heute wäre auch der BZP -also Vorstand und Präsidium- froh, dass es diesen Verband in Nordrhein-Westfalen geben würde.

Sicher, der größte Teil der Mitglieder ist auch -so Zillmann weiter-Mitglied in der Fachgruppe "Z". Aber das ist gut so, besonders in solchen Zeiten, wo Mitglieder der Fachgruppe "Z" gekündigt haben. Schade, dass Niederlagen,

Wahlniederlagen, nicht nur der Fachgruppe "Z" schaden, kompensiert werden könnten. Nach den Regularien Entlastung des Vorstandes und der Genehmigung des Jahresabschlusses 2006, konnten wir einen Mitarbeiter der BGF begrüßen, der im Unfallkrankenhaus der BG's in Duisburg tätig ist. Zu dem Thema: Anschnallen auch im Taxi bei Leerfahrten sowie auch bei Besetztfahrten wurden uns in einem Lichtbildervortrag die großen Unfallrisiken vorgeführt.

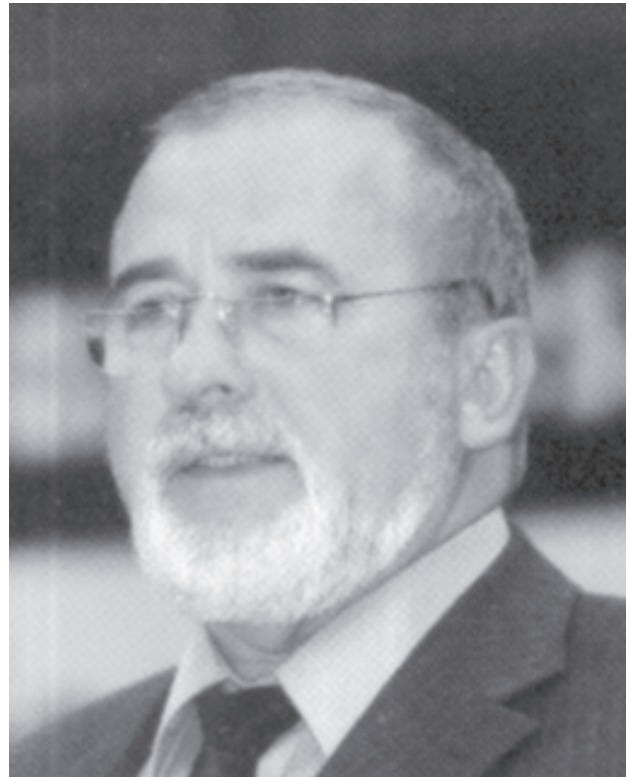
Es war schon schlimm zu sehen, welche Gesichtsschäden bis zu skalpiertem Schädeldecke oder die zertrümmerte Nase und der gebrochene Kiefer durch Unfälle, bei denen der Fahrer nicht angeschnallt ist, zu beklagen sind.

Dieter Zillmann: Sie müssen wissen, dass diese Schäden das Taxigewerbe zu zahlen hat.

Natürlich muss diesen Menschen geholfen werden. Und wir können froh sein, dass die Berufsgenossenschaften solche Spezialkliniken unterhalten.

Aber, Zillmann weiter, nun müssen wir bald darüber entscheiden, dass auch der Taxi-Fahrer bei jeder Fahrt angeschnallt sein sollte.

Wir können die gewaltigen Schäden auf Dauer nicht mehr hin-



nehmen, wobei fast alle EU-Länder mittlerweile die Anschnallpflicht eingeführt haben.

Zillmann gab dann noch den Ausblick auf die BZP-Veranstaltung in Oldenburg und auf das Taxi-Zentralen-Treffen in Dortmund.

Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass alle Mitglieder nach Oldenburg kommen sollten.

Zum Abschluss der Veranstaltung konnte sich Zillmann darüber freuen, dass die nächste Mitglieder-Versammlung des Taxi-Verbandes im Frühjahr 2008 in Düsseldorf stattfinden soll.

Dies hatten die Kollegen aus Düsseldorf vorgeschlagen.

Dieter Zillmann dankte allen Teilnehmern, dankte den Kolleginnen und Kollegen aus Krefeld für die Einladung und wünschte allen gegen 16:00 Uhr eine gute Heimfahrt.

Redaktion Taxi Intern

Bioprodukt Palmöl

erlebt einen weltweiten Boom!

Ertrag: Was die Ölpalme so lukrativ macht, ist ihr hoher Ertrag. Auf einem Hektar Anbaufläche lassen sich pro Jahr vier bis sechs Tonnen Palmöl erzeugen.

Raps liefert lediglich 2,5 Tonnen pro Jahr und Hektar.

Da Palmöl billiger als heimisches Rapsöl ist, wird Palmöl bei uns immer häufiger als Biodiesel für Autos und als Brennstoff für Blockheizkraftwerke eingesetzt.

Wenn zur Palmölproduktion zunächst Regenwald abgebrannt und dadurch Kohlendioxid (CO₂) freigesetzt wird, ergibt sich eine "desaströse Klimabilanz", so Prof. F. Siegert von der Uni München.

Das Palmölgeschäft auf Indonesien boomt, alle Ölmühlen laufen auf Hochtouren.

Sulur, ein Indonesier - 50 Jahre alt, ist stark wie ein Bär. Zielsicher läst er seine Hacke in die Ölpalme sausen. Zwei-, drei-, viermal dann fällt das Bündel mit den kleinen schwarz-orangefarbenen Früchten zu Boden. Er spießt es auf – rund zehn Kilogramm und trägt es 50 Meter zur nahen Straße. Dort sammelt ein Lastwagen die Bündel ein und fährt sie zur Ölmühle.

Sulur, der wie viele Indonesier nur einen Namen hat, wischt sich den Schweiß ab und nimmt die nächste Ölpalme in Augenschein.

Das war die 88., 100 Stück muss er am Tag schaffen, das ist sein Soll.

Sulur schafft eigentlich immer mehr auch schon mal 120 am Tag. Das bringt dann Extrageld. Und weil das Palmölgeschäft boomt und die Ölmühlen hier in Kalimantan - dem indonesischen Teil Borneos - auf Hochtouren laufen, sind alle Sonderleistungen der Arbeiter willkommen. Je mehr rangeschafft wird, desto besser.

Der Schmierstoff wird schon lange in allen möglichen Konsumgütern verwendet Margarine, Backwaren, Süßigkeiten, Seife, Waschmittel, Kosmetika.

Pflanzliche Öle steht auf dem Packungsinhalt, bei Waschmitteln "Cetyl Plamitate".

Aber seit Europa und Amerika Bio-Treibstoffe als Alternative zum schmutzigen Öl und Palmöl als vielversprechendes und billiges Bioprodukt entdeckt haben, läuft das Geschäft erst recht auf Hochtouren – mit verheerenden Folgen für die Umwelt.

"Die Europäer wollen umweltfreundlicher werden aber viele machen sich nicht klar, dass damit die Natur -zum Beispiel in Indonesien- zerstört wird", sagt Iwan Wibisono von der Umweltorganisation Worldwide Fund for Nature (WWF).

Überall wird der Regenwald wegen seiner wertvollen Hölzer schon jahrzehntelang geplündert, ist vom Aussterben bedroht.

Der Palmölverbrauch hat sich in den letzten 10 Jahren weltweit auf über 30 Millionen Tonnen im Jahr mehr als verdoppelt.

Die besuchte Plantage von Manager Ramandan Pane hat eine Größe von 14425 Hektar. Bisher ist nur die Hälfte mit der Ölpalme bepflanzt. Jetzt soll ausgebaut werden. 200000 Setzlinge werden zur Zeit in kleinen Blumentöpfen gezogen. Das Geschäft läuft gut sagt Pane und jeder Baum (natürlich jeder erwachsene Baum) bringt pro Woche ein Fruchtbündel.

Die Palmölmühle ist gleich nebenan. Diese Anlage sehr modern, läuft fast automatisch. Die Fruchtbündel werden zunächst mit Dampf erhitzt, das löst die Früchte heraus. Daraus wird dann das Öl gepresst.

Die Schale verbrennen wir hier, um Strom für die Mühle zu gewinnen, so Manager Pane.

Pflanzliche Öle und Fette lagen in der jüngsten indonesischen Ausfuhrstatistik nach Deutschland, hinter Bekleidung, an zweiter Stelle.

Deutschland ist der fünftgrößte Palmölimporteur weltweit (800000 Tonnen im Jahr, doppelt soviel wie im Jahr 2000).

Auf Sumatra ist der meiste Wald schon abgeholzt und alle Flächen sind mit Plantagen zugestraft, so WWF-Palmöl-experte Purwo Susanto.

Er weiß wovon er spricht. Er wuchs selbst auf Sumatra auf einer Plantage auf, auf der sein Vater arbeitete.

Jetzt richtet sich das Augenmerk auf Kalimantan. Die Pläne, so Susanto, sind gigantisch. 5,4 Millionen Hektar waren in 2004 in Indonesien mit Ölpalmen be-

pflanzt. Bis 2008 sollen es laut Regierungsbeschluss 8,4 Millionen Hektar sein, das meiste davon in Kalimantan.

In drei, vier Jahren, fürchtet die Weltbank, könnte der Tieflandregenwald verschwunden sein. Auf Satellitenaufnahmen sieht die Landschaft schon jetzt aus wie ein Flickenteppich – kleine Waldstücke stehen wie einsame Inseln in teils riesigen Öden.

Wissenschaftler wie Florian Siegert, Uni München, haben nachgewiesen, dass durch die Brandrodung des Geländes mehr CO₂ freigesetzt wird als sich durch den Verbrauch von Palmöl-Treibstoff einsparen lässt.

Aber der Autofahrer verlangt nach Bio-Sprit.

Woher soll er es denn auch wissen, wie viel Natur die Produktion von Bio-Sprit vorher zerstört hat. K.R.

Informationen der Westdeutschen Zeitung so wie der WWF-Information entnommen.

Kommentar Taxi Intern

Solche Berichte lassen erahnen wie wir in den Industrieländern von den offiziellen Stellen belogen werden und wie man uns weismachen will, dass wir ruhig schlafen können, wenn wir als Beispiel Bio-Sprit in den Tank füllen.

Dass aber zum Beispiel in Indonesien ganze Landstriche veröden, wird uns in der Regel vorenthalten.

Tanke Bio-Sprit und Du liegst auf der richtigen Seite.

Wir werden belogen und sind an der Zerstörung der Natur beteiligt.

Fahren wir im privaten Bereich etwas weniger, nur so können wir etwas gegen den Raubbau der Natur tun.

Unsere Kinder und deren Kinder werden es uns danken.

Redaktion Taxi Intern

Rauchfreies Taxi



**Seit dem
1.9.2007
sind alle
Taxis
rauchfrei**

Rechtsanwälte Dr. Hoog & von Stosch

Kölner Straße 356
40227 Düsseldorf
Telefon (02 11) 77 76 75-77
Telefax (02 11) 77 76 73



Interessenschwerpunkte

Verkehrsunfallabwicklung
Straf- und Bußgeldsachen
Personenbeförderungs-
und Konzessionsrecht
Forderungseinzug
Arbeitsrecht

Steigen Taxi-Preise auf Rekordniveau?

Am Beispiel Düsseldorf: Hier wurde der Antrag auf eine Anhebung abgelehnt!

Natürlich müssen auch in Nordrhein-Westfalen die Taxi-Fahrtpreise den weiter steigenden Kosten angepasst werden.

Hier dürfen die Verantwortlichen keine Hemmungen haben, Anträge auf Anhebung erneut zu stellen.

In Düsseldorf wurde der Antrag abgelehnt. Aber das darf Sie und auch die Düsseldorfer Kolleginnen und Kollegen nicht daran hindern, erneut einen Antrag zu formulieren und zu stellen.

Besonders, da die gewerbespezifischen Kosten weiter steigen, aber auch die Lebenshaltungskosten weiter nach oben gehen werden.

Und es kann ja nicht sein, das Mitarbeiter in unserem Gewerbe sich den Zuschuss zum Lebensunterhalt oder als Wohngeld bei der Behörde holen müssen.

Das sind keine Einzelfälle!

Der Mitarbeiter kann zum Teil mit seiner Einnahme aus seiner Arbeit nicht mehr leben. Er liegt also unter dem Regelsatz von Hartz IV, obwohl er in der Woche wenigstens 60 Stunden im Einsatz ist. Richtig: Natürlich müssen unsere Fahrgäste weiter mit uns fahren. Aber dafür sorgen schon die vorsichtig gestellten Anträge aus dem Gewerbe.

Es ist jedem Kollegen bewusst, dass er die Anhebung vorsichtig abgestimmt stellen muss. **Über-**

forderungen habe ich noch nicht beobachtet. Das heißt, die Forderungen sind korrekt und sollten vom Stadtrat akzeptiert werden. Besonders, da diese Anträge in der Regel erst nach 7-9 Monaten berücksichtigt und im Stadtrat diskutiert werden. Dann sind diese Anträge - sollten sie akzeptiert und genehmigt werden - schon wieder überholt.

Nun sollten Sie tätig werden, weil Sie gar nicht anders können. Denn auch die Treibstoffkosten sind um ca. acht Prozent gestiegen und die Reparaturkosten sind in den letzten Monaten um weitere 2,5% angehoben worden.

Hinzu kommen für das Personal wie auch die Unternehmerschaft die ständig steigenden Energiekosten.

Im Klartext:

Ein Taxitarif wird durch den Stadtrat oder den Kreis genehmigt und eigentlich müsste dann eine erneute Anhebung wieder eingereicht werden. Eine Preisspirale, die sich weiter dreht und von der im Taxi-Gewerbe keiner etwas haben wird.

Deshalb auch die Hemmungen bei den Verantwortlichen im Taxi-Gewerbe. Wobei es zu begrüßen ist, dass Kollegen ständig weiter ihren Taxi-Tarif der Kostenspirale anpassen.

Leichte Anhebungen lassen sich besser durchsetzen. Und dabei sollten wir den ÖPNV beobachten, der ja ständig seine Fahrpreise anpasst, was von der Bevölkerung akzeptiert wird. **Heute kostet eine Kurzfahrt im ÖPNV 1,85 und eine Normalfahrt ohne**

Viererkarte bis zu 4,80 Euro. Auch ein stolzer Preis, wobei der ÖPNV nach wie vor von den Gemeinden und vom Land gestützt wird.

Mir ist bewusst, dass selbst im Taxi-Gewerbe Anträge auf eine Anhebung nur schwer durchgesetzt werden können. Denn der Unternehmer fürchtet, dass dann noch weniger Fahrgäste mit ihm fahren werden.

Aber alle diese Überlegungen bringen nichts, es geht nicht anders auch wir – auch Sie haben Ihre Kosten.

Sie dürfen sich also durch die Ablehnungen nicht irre machen lassen.

Genau! Sie sollten erneut beantragen. Nur so werden Sie weiterkommen.

Ihr
Karl Rosewick

Dazu auch das Interview aus der Rheinischen Post mit dem Vorstandsvorsitzenden der Taxi-Düsseldorf eG, Dennis Klusmeier

"Der Kuchen macht nicht satt"

Herr Klusmeier, Sie stammen aus einer alteingesessenen Taxi-Fahrer-Familie. Macht Ihnen bei den Schwierigkeiten der Beruf noch Spaß?

Klusmeier: Mir macht das Taxifahren noch Spaß. Denn man trifft viele Menschen und bekommt viel von der Stadt mit. Als Vorsitzender der Genossenschaft bin ich allerdings nicht mehr so

oft am Steuer eines Taxis. Wenn ich fahre, bedaure und bewundere ich die Kollegen. Denn sie verdienen wenig und müssen lange dafür arbeiten.

War unter diesem Blickwinkel die abgelehnte Gebührenerhöhung eine Ohrfeige?

Klusmeier: Natürlich schmerzt diese Entscheidung des Ausschusses. Wir hatten Signale, dass nach einer 13 Monate dauernden Diskussion die höheren Tarife kein Problem sind und dass es gute Argumente für eine Erhöhung gibt.

Schließlich bescheinigt auch ein unabhängiges Gutachten, dass Erhöhungen gerechtfertigt sind.

Dagegen spricht aber, dass Düsseldorf die höchsten Taxipreise hat.

Klusmeier: Diese Tatsache ist nicht weg zu diskutieren. Aber Düsseldorfs Taxi-Gewerbe nimmt auch andere Spitzenplätze ein. Wir haben 1336 Taxis und bezogen auf die Bevölkerung mit die höchste Taxi-Dichte.

In Köln kommt beispielsweise ein Taxi auf 778 Bewohner, in Düsseldorf dagegen eines auf 435 Bewohner. Die Verdienstmöglichkeiten sind daher in Düsseldorf geringer. Salopp gesagt: Der Kuchen macht nicht satt.

Aber die vielen Unternehmer müssen sich doch gute Verdienstmöglichkeiten ausgerechnet haben.

Klusmeier Es gibt auch gute Gründe: Düsseldorf braucht wegen der Messe und dem Flughafen viele Taxis. Aber außerhalb der Messe und Reisezeit sind die Taxis nicht ausgelastet, gibt es zu wenig Fahrten.

Das ist an etwa 260 Tagen im Jahr der Fall. Der Verdienst ist dann oft

nicht höher als Arbeitslosenunterstützung. Trotzdem geben die Unternehmer nicht auf, weil sie lieber arbeiten wollen als zu Hause herumzusitzen.

Welche Möglichkeiten gibt es, das Problem zu lösen?

Klusmeier: Es müssen Konzessionen eingezogen werden. Das Gutachten geht davon aus, dass bis zum Jahr 2007 knapp 70 Konzessionen von der Stadt eingezogen werden sollen. Doch nur 15 sind zurückgegeben worden.

Woran liegt das?

Klusmeier Zugegeben: Die Stadtverwaltung hat nur wenige Möglichkeiten. Sie muss Verstöße gegen Bestimmungen nachweisen.

Das geht nur über Kontrollen. Aus meiner Sicht können sie noch verstärkt werden, damit die schwarzen Schafe entdeckt werden. Allerdings leiden dann auch ehrliche Fahrer, weil sie während der Kontrollen nicht fahren können.

Sie sind also völlig auf die Stadt angewiesen?

Klusmeier: Wir versuchen auch in der Genossenschaft Verstöße aufzudecken. Wir geben für eine Verkehrsabteilung, die Beschwerden von Kunden bearbeitet, etwas 200 000 Euro pro Jahr aus.

Wir haben zudem drei fest angestellte Kontrolleure, die nach dem Rechten sehen.

In anderen Städten müssen das die Ämter erledigen. Wir tragen also Mehrkosten, auch das muss bei den Preisvergleichen berücksichtigt werden.

Gibt es andere Möglichkeiten?

Klusmeier: Wir haben eine Verzerrung des Wettbewerbs, wenn unter der Hand Arbeitslose als

Fahrer unterwegs sind. Die verlangen weniger Geld und kosten den Unternehmer weniger. Die Arge müsste genauer und öfter kontrollieren.

Kunden zahlen die hohen Preise nur ungern, weil der Service schlecht ist. Zum Beispiel wissen Fahrer oft nicht, wo die Fahrtziele liegen. Wie wollen Sie das verbessern?

Klusmeier: Das sind meist Fahrer, die ihre Ortskenntnis-Prüfung noch bei der Stadt abgelegt haben.

Jetzt sind wir für die Prüfung zuständig, haben in Abstimmung mit der Stadt höhere Anforderungen. Es ist zu überlegen, ob Nachprüfungen nötig sind.

Aber Fahrer sind oft auch unhöflich und wenig dienstbereit. Ihr Konkurrent Rheintaxi hat einen besseren Ruf.

Klusmeier Es stimmt, dass Rheintaxi nur zehn Prozent der Taxis hat, aber einen weitaus höheren Umsatz macht und höher ausgelastet ist.

Aber Rheintaxi ist eine GmbH und kann die Bedingungen für die Teilnehmer sehr viel schärfer diktieren. Unsere Antwort auf Rheintaxi ist unser Service-Taxi, für das Fahrer besonders geschult werden.

Von Taxifahrern wird guter Service verlangt, damit das Image der Stadt nicht leidet.

Klusmeier Das ist vollkommen richtig. Wir wollen auch ein gutes Image unterstützen. Aber bei den geringen Verdienstmöglichkeiten ist nur schwer gutes Personal zu finden. Und da beißt sich die Katze in den Schwanz.

Michael Brockerhoff führte das Gespräch

Flughafen Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf feiert in diesem Jahr seinen 80. Geburtstag.

Am 19. September 1909 landete der Zeppelin "Z 3" auf der Golzheimer Heide in Düsseldorf. Ein neues Zeitalter hatte begonnen, die Ära der Luftfahrt.

Dass nur wenige hundert Meter entfernt einmal der drittgrößte Flughafen Deutschlands beheimatet sein würde, konnte damals niemand ahnen.

Die offizielle Geburtsstunde von Düsseldorf International ist der 19. April 1927, als der damalige Bürgermeister Robert Lehr den Flughafen in Lohausen eröffnete. Neben der Stadt Düsseldorf war die Rheinische Bahngesellschaft Eigner des Airports.

Anfang 1927 gab es von Düsseldorf aus drei Flugziele: Essen, Köln und Dortmund.

20 Minuten dauerte in jener Zeit ein Flug von Düsseldorf nach Köln. Heute sind wir als größter Flughafen in NRW der Mobilitätsprovider für die gesamte Region, sagt Christoph Blume, Sprecher der Geschäftsleitung. Eine kleine Zeitreise: Im Jahr 1928, als die erste deutsche Kunstflug-



meisterschaft in Lohausen ausgetragen wurde, gab es in Düsseldorf fünf Flugbewegungen am Tag.

Dies änderte sich jedoch schnell. Das Verkehrsflugzeug Junkers Ju 52, die alte Tante Ju, hatte sich 1932 durchgesetzt. 1939 wurde der zivile Luftverkehr aufgrund der politischen Lage eingestellt.

Von 1927 bis zu diesem Zeitpunkt zählte man insgesamt 87 333 Fluggäste in Düsseldorf. Am 23. Dezember 1944 wurde die gesamte Anlage

durch Bombenangriffe zerstört. Doch bereits 1948 startete der Wiederaufbau des Abfertigungsgebäudes und ein Jahr später der Start- und Landebahn.

Im März 1949 wurde der Flughafen Düsseldorf schließlich wieder für die zivile Luftfahrt in Betrieb genommen. 1955 erhielt die Bundesrepublik Deutschland ihre Souveränität und Lufthoheit. Bernhard A. Dromgolle gründete die Lufttransport Union (LTU), die im Verlauf der weiteren Jahre maßgeblich zur Bedeutung von Düsseldorf für die deutsche Luftfahrt beitrug.

1996, bei einem Brandunglück am 11. April, kamen 17 Menschen ums Leben, 58 wurden zum Teil schwer verletzt. Der Flugbetrieb musste für zwei Tage eingestellt werden.

1997, der Anteilseigner -das Land NRW- verkaufte seine Anteile an der Flughafengesellschaft an die Airport-Partners GmbH -bestehend aus Hochtief und dem irischen Flughafenbetreiber Aer Rianta-.

Der Flughafen Düsseldorf Airport befand sich nun im Umbruch, was an baulichen Veränderungen deutlich sichtbar wurde.

Schließlich wurde aus dem alten "Rhein-Ruhr-Flughafen" 1998 der Flughafen "Düsseldorf International". Heute ist der Flughafen Düssel-





dorf International mit 16,6 Millionen Passagieren im Jahr der größte Flughafen in Nordrhein-Westfalen und die Nummer drei in Deutschland.

70 Fluggesellschaften starten von hier zu 175 Zielen weltweit.

In einer der wirtschaftsstärksten Regionen Europas mit 18 Millionen Einwohnern im Umkreis von 100 Kilometern hat Düsseldorf International eine große Bedeutung für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft in NRW.

Der Flughafen gilt als größte Arbeitsstätte in Düsseldorf, mit rund 15 900 Arbeitsplätzen gibt er erhebliche Beschäftigungsimpulse für das Land. Wer der Faszination des Fliegens so nahe kommen möchte wie einst die Zuschauer der Zeppelin Landung am

19. September 1909 auf der Golzheimer Heide, kann von der Besucherterrasse aus einen großartigen Blick auf das Vorfeld und die Startbahn genießen.

Der Airport ist zu einem attraktiven Ausflugsziel in er Region geworden.

Natürlich lebt das Düsseldorfer Taxi-gewerbe auch vom Fahrgastaufkommen am Düsseldorfer Flughafen. Mussten in den 50er Jahren noch 5 Taxen am Tag am Flughafen Aufstellung nehmen, so stehen heute über 200 Taxen in der Reserve den Fluggästen zur Verfügung.

Alte Düsseldorfer Kolleginnen und Kollegen haben die 50er Jahre noch erlebt und mussten berichten, dass, wenn sie zum Flughafen delegiert wurden, oft keine Fahrt zustande gekommen ist.

Delegiert? Die Taxi-Düsseldorf musste diese 5 Taxen delegieren, weil der Flughafen in der Ankunft Taxen stehen haben wollte. So wurden immer 5 Kollegen mit ihren Taxen delegiert. Es ging immer der Reihe nach.



Damals hatte Düsseldorf unter 400 Taxen. Heute über 1300 Taxen.

Aber auch die Kolleginnen und Kollegen aus den umliegenden Städten profitieren von dem gut laufenden Düsseldorfer Flughafen.

Das Taxi-Gewerbe braucht den Flughafen Düsseldorf.

Hoffen wir auf eine weitere gute Entwicklung des Flughafens.

Wünschen wir dem Flughafen zu seinem 80. Geburtstag alles Gute.

Ihr Karl Rosewick



Das muss man gelesen haben!

Wie der Kollege Peter Gungler, Vorstandsvorsitzender der Taxi-Funktaxi-Zentrale eG Duisburg, berichtet, gibt es nun einen Antrag auf Mietwagenkonzessionen in Duisburg auf der Basis der Marke "smart".

Dazu hier die Stadtverwaltung Duisburg in einem Schreiben an den Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V., Geschäftsstelle Duisburg:

Geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen Anfrage auf Ausnahme von der BOKraft

Da, wie aus der beiliegenden Anfrage zu ersehen ist, das Vorhaben besteht, die in Rede stehenden Fahrzeuge auch in anderen Städten einzusetzen, habe ich diese Anfrage an den Deutschen Städtetag zwecks Erörterung weitergeleitet.

Mir ist bekannt, dass solche Anfragen auch bei anderen Genehmigungsbehörden gestellt worden sind, daher bitte ich um Information, ob Ihnen entsprechende Informationen vorliegen. Gleichzeitig bitte ich um Würdigung der Anfrage.

Im Auftrage Van Bonn

Dazu hier das Schreiben vom 10.07.2007 der Geschäftsstelle Duisburg an das Straßenverkehrsamt Duisburg z. Hd. von Herrn van Bonn:

Straßenverkehrsamt
Sachgebiet 32-23
z.Hd. Herrn van Bonn
Ludwig Krone-Str. 6
47058 Duisburg

Geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

Sehr geehrter Herr van Bonn,

es gab unseres Wissens nach immer mal wieder Versuche eine landesweite Mietwagenflotte aufzuziehen.

Diese Versuche schadeten den ortsgebundenen Unternehmern in erheblichem Maße und verliefen regelmäßig im Sand.

So wird es auch in diesem Fall sein, falls es tatsächlich zu einer Genehmigung kommen sollte. Für einen Mietwagen der Marke "smart" gibt es keinen Bedarf. Mindestens 70% der Fahrgastbeförderungen finden mit mehr als einer Person statt.

Von den restlichen 30% müsste man noch die Fahrten abziehen bei denen mehr als eine Tragetasche mitgenommen wird.

Um für den verbleibenden Rest an Fahrgästen interessant zu sein (Abstriche beim Fahrkomfort und bei der Sicherheit) könnte eine Beförderung nur zu Dumpingpreisen stattfinden.

Dieses würde zwangsläufig dazu führen das Fahrer nicht ordnungsgemäß beschäftigt werden können.

Aus diesen Gründen möchten wir Sie bitten, dem Berliner Beispiel zu folgen und die Genehmigung verweigern.

Mit freundlichen Grüßen
Taxi Funktaxi Zentrale e.G.
Der Vorstand

Dazu das Schreiben von dem Kollegen Gungler an die Kolleginnen und Kollegen im Verband!

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

nach mehr als 30 jähriger Tätigkeit im Taxigewerbe habe ich gedacht, das mich so leit nichts mehr überraschen könnte. Die Anfrage eines Berliner Vereins an das Straßenverkehrsamt Duisburg bzgl. eines Antrags auf Mietwagenkonzessionen hat mich dann doch eines besseren belehrt.

Laut Anfrage beabsichtigt ein Mitglied dieses Berliner Vereins den Aufbau einer Mietwagenflotte auf "smart" Basis. Da die BOKraft vorschreibt das bei Fahrzeugen, die im Personenverkehr eingesetzt werden, auf der Beifahrerseite 2 Türen angebracht sein müssen, versucht man nun dieses Gesetz mit der kuriosen Begründung "wo kein Sitzplatz vorhanden ist, kann auch keine Fahrertür sein" aufzuweichen. An dieser Stelle fehlt natürlich auch nicht der Hinweis auf die hervorragende Schadstoffbilanz des "smart". Laut Anschreiben hat das LABO Berlin schon eine Genehmigung erteilt.

Das Straßenverkehrsamt Duisburg hat diese Anfrage an den Deutschen Städtetag zwecks Erörterung weitergeleitet. Sowohl der BZP als auch der Landesverband NRW wurden über diese Entwicklung unterrichtet und ich denke das beide Verbände tätig werden.

Da diese Anfrage auch bei anderen Genehmigungsbehörden gestellt worden ist und sich vielleicht nicht alle so besonnen wie das Straßenverkehrsamt Duisburg verhalten, wäre eine Veröffentlichung auch der weiteren Entwicklung eventuell sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen
Peter Gungler

Fachkundeprüfung

**Fachkundeprüfung
Dortmund
Termine unter
02 31-90 60-0**

An den
Taxi-Verband NRW e.V.
Kölner Straße 356

40227 Düsseldorf

Anmeldung für die Schulung zur Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung für Taxi- und Mietwagenunternehmer bei der Industrie und Handelskammer in NRW

- Veranstalter: Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V., Kölner Straße 356,
40227 Düsseldorf, Tel.: 02 11-77 76 77 oder 77 76 61
Fax: 02 11-77 76 73 oder 77 76 70
- Dozent: RA von Stosch und RA Dr. Hoog, Düsseldorf
- Gebühr: **285,- Euro** (incl.MwSt.)
160,- Euro (incl.MwSt.) für Wiederholungsteilnehmer (*gegen Vorlage des Erstzahlungsnachweises*)
- Kurszeiten: Der Kurs besteht aus vier Unterrichtstagen. Die Anmeldung zu der unten aufgeführten Schulung ist verbindlich und bedarf keiner Bestätigung. Der Kursbeitrag ist spätestens am ersten Schulungstag zu entrichten.
- Kursort: Düsseldorf, Kölner Straße 356, Taxi-Düsseldorf e.G.
Seminarraum Taxi Düsseldorf e.G..
- Kursinhalt: Personenbeförderungsrecht, allgemeine Betriebsorganisation und kaufmännische Verwaltung, Arbeits- und Sozialrecht, allgemeine versicherungsrechtliche Bestimmungen für Kraftfahrzeuge, allgemeines Verkehrsrecht, Rechnungs-, Steuer- und Kalkulationswesen.
- Termine: Donnerstag, 09.08.2007 Dienstag, 06.09.2007
(Änderungen vorbehalten) Donnerstag, 16.08.2007 Donnerstag, 13.09.2007
Donnerstag, 23.08.2007 Dienstag, 20.09.2007
Donnerstag, 30.08.2007 Donnerstag, 27.09.2007
jeweils von 14:30 - ca. 19:00 Uhr jeweils von 14:30 - ca. 19:00 Uhr
Mindestteilnehmerzahl: 4 Teilnehmer

Zu der o.g. Schulung melde ich mich verbindlich an:

Nachname _____

Vorname _____

Straße _____

Wohnort _____

Telefon _____

Ort, Datum/Unterschrift _____

Krankenfahrten

Sind Krankenfahrten mit Taxis umsatzsteuerbegünstigt?

Von Edgar Möller, Taxi-Zentrale Münster

Hier geht es um die aktuelle Rechtsprechung des BFH vom 31.05.2007 in Sachen Krankenfahrten mit Taxis.

Eine Taxiunternehmerin (A) unterhielt in den Streitjahren (1996 bis 2000) mehrere "Kraftdroschken" mit denen sie Krankenfahrten durchführte. Streitig war, ob diese Fahrten

umsatzsteuerrechtlich begünstigt sind. Es ging dabei um die Anwendung des ermäßigten Steuersatzes für die Beförderung von Personen "im Kraftdroschkenverkehr - innerhalb einer Gemeinde - oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 km beträgt (§ 12 Abs. 2 Nr. 10 Buchst. B UStG 1993).

Durch diese Regelung sollen die Beförderungen im öffentlichen Nahverkehr, zu denen auch der - besonderen Anforderungen unterliegende - Betrieb von "Kraftdroschken" gehört, steuerlich begünstigt werden.

Im Streitfall ging es um die Fra-

ge, ob die Hin- und Rückfahrten mit Taxis bei der Berechnung der Beförderungsstrecke zusammenzufassen sind.

Das Finanzamt hatte hierzu die Auffassung vertreten, dass eine Krankenfahrt mit einem Taxi, bei der Hin- und Rückfahrt im Voraus vereinbart wurde, als einheitliche Beförderung anzusehen ist und somit aus zwei Beförderungen von z.B. 30 km eine einzige - nicht begünstigte - Fahrt von 60 km wird.

Der BFH ist

Sind Krankenfahrten mit Taxi umsatzsteuerpflichtig?

BFH, Urteil v. 31.05.2007, V R 18/05 (veröffentlicht am 22.08.07)

1. Umsatzsteuerrechtlich liegt eine einheitliche Leistung nicht allein deshalb vor, weil Leistungen aufgrund einer einzigen Vertragsgrundlage erbracht werden.
2. Die Beförderung eines Fahrgastes von dessen Wohnung zum Bestimmungs-ort und zurück durch denselben Taxiunternehmer ist umsatzsteuerrechtlich keine einheitliche (einzig) Beförderungsleistung mit einer Gesamtbeförderungsstrecke, sondern ist in zwei getrennte Beförderungsleistungen aufzuteilen, wenn das Taxi nach Durchführung der Hinfahrt zum Bestimmungsort nicht auf den Kunden wartet, sondern der Kunde später - sei es aufgrund vorheriger Vereinbarung über den Abholzeitpunkt oder aufgrund erneuter telefonischer Bestellung - erneut mit einem Taxi am Bestimmungsort abgeholt und zum Ausgangsort zurückbefördert wird (Abgrenzung zum BFH-Beschluss v. 24.10.1990, V B 60/89, BFH/NV 1991 S. 562).

dieser Auffassung nicht gefolgt. Er beurteilt die Frage, ob eine - einheitliche - oder mehrere Beförderungsleistungen vorliegen nach gemeinschaftsrechtlichen Grundsätzen.

Danach ist jede Leistung (Lieferung oder sonstige Leistung) in der Regel als eigene, selbstständige Leistung zu betrachten.

Eine wirtschaftlich einheitliche Leistung darf im Interesse eines



funktionierenden Mehrwertsteuersystems nicht künstlich aufgespalten werden. Auf dieser Grundlage kommt der BFH zu dem Ergebnis, dass die Beförderungsstrecke in den streitigen Fällen nicht mehr als 50 km betrug.

Werden bei Fahrtantritt Hin- und Rückfahrt vereinbart und wartet der Taxifahrer

nach Durchführung der Hinfahrt vereinbarungsgemäß nicht auf den Kunden, sondern holt er ihn später mit einem - ggf. auch anderen - Taxi ab und befördert ihn zum Ausgangsort zurück, so können Hin- und Rückfahrt aus der Sicht des Durchschnittsverbrauchers regelmäßig als zwei getrennte Beförderungsleistungen und nicht als eine (einheitliche) Leistung zu beurteilen sein.

Edgar Möller, August 2007

Anzeige Daimler-Chrysler

Verschiebung von Fernfahrten

Der nachstehende Bericht wurde von uns im "Taxi-Kurier" München gelesen und ist sicher auch in anderen Städten denkbar.

Wer hat sich von uns nicht auch schon einmal darüber geärgert, wenn Hotels "Taxi-Fernfahrten" regelrecht verkaufen, und wenn sogenannte Kollegen sich dafür anbieten. Ja, wenn sogenannte Kollegen dem Hotel oder der Rezeption eine Prozentuale Beteiligung am Fahrpreis anbieten.

Sie wissen Bescheid! Na Klar, wo gibt es solche Probleme nicht? Lesen Sie also dazu den nachstehend aufgeführten Bericht, dem Taxi-Kurier München entnommen. Ihre Taxi Intern Redaktion!

Der Hotel-Check

Wie wichtig ist die Taxiversorgung für Hotels? Bei Neueröffnungen wird die gute Zusammenarbeit zwischen dem Beherbergungsunternehmen und den Taxis beschworen.

Nach einigen Betriebsmonaten tritt häufig ein Wandel ein. Ein Taxistand vor dem Hotel ist eine Prestigeangelegenheit. Vollkommener Service wird mit einem Autobookinganschluss an die Zentrale erreicht. Selbst wenn das Messegeschäft mit Zimmerzuschlägen brummt, steht das Münchener Taxigewerbe "Gewehr bei Fuß". Man sollte meinen, beide Seiten sind zufrieden, oder wären es, wenn die Raffgier mancher Rezeptionisten nicht wäre.

Die wird leider genährt von dumm-dreisten Taxifahrern, die den Trinkgeldgenerälen am Empfangschalter saftige Provisionen für die Vermittlungen von lukrativen Fahrten anbieten. Es gibt also "Flughafentaxis", die bereit sind, 30 Kilometer Anfahrt in Kauf zu nehmen.

Die Fahrgäste haben natürlich zu warten, bis der trinkgeldbereite Chauffeur eintrifft. Übrigens, manche Hotels führen sogar "Hitlisten", welcher Taxifahrer welche Provision

abdrückt. Nachdem im Sommer 2007 ein großes Hotel in Dornbach durch unachtsamen Umgang mit seinen hausinternen Taxi-Bestell-Listen inkl. Angabe der Höhe der Schiergeldzahlungen für großes Entsetzen im Gewerbe gesorgt hat, wurden wir initiativ, um gegen diese Praktiken vorzugehen. Allein das Zusehen und Klagen bringt nicht die erforderlichen Erkenntnisse, um entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Deshalb wurden und werden in regelmäßigen abständen Testpersonen in die betroffenen Hotels eingeschleust, die die Praxis der Taxi-bestellung überprüfen können. Das Ziel der Aktion ist, diese Hotels im TAXIKURIER zu outen und damit zur Einsicht zu bringen, dass dieses Verhalten allerunterste Schublade darstellt.

Durchgang 2

Hotel Regent in der Seidlstraße 2 und das Best Western Hotel Cristall in der Schwanthalerstraße 36

Beide Häuser gehörten zu den ersten Kunden, denen unser Autobooking zur Verfügung gestellt wurde. Bereits kurz nach Inbetriebnahme des Autobooking bei diesen beiden Hotels erreichten uns regelmäßige Beschwerden von unseren Mitgliedern, dass bei Taxibestellungen von Hotelgästen nach dem Fahrziel gefragt wird und dann eine "entsprechende" Taxizentrale gerufen wird.

Dienstag, 21. August, war es dann wieder soweit. Unser Testschläfer reserviert für Nacht 21. auf 22. August über www.hrs.de ein Nichtraucherzimmer im Hotel Regent in der Seidlstraße 2. die Reservierung wird doppelt bestätigt, als SMS und als E-Mail.

Der Check-In klappt reibungslos, das Zimmer ist reserviert, die junge Dame ist ausgesprochen freundlich und zuvorkommend. Dann kommt die böse Überraschung: Bei Betreten des Nichtraucherzimmers schlägt eine Wolke aus abgestandener Luft und kaltem Rauch entgegen. So eine Art

Vorbote des schlechten Geschmacks. Das eigentliche Erlebnis folgt auf den Fuß: Der Vorhang ist vom Rauch vergilbt und klebrig, es finden sich mehrere Brandlöcher in Vorhang und Teppich. Am Kopfteil des Bettes ist der Stoffbezug abgescheuert und empfängt den Hotelgast mit einem üblen gelbbraunen Schweißfleck. Der Anblick dieses Bettes hat den Tester veranlasst, zu späterer Stunde nach Hause zu fahren und im eigenen Bett zu schlafen.

Gegen 21 Uhr wird mit dem Zimmertelefon ein Taxi mit Mastercard-Akzeptanz für den nächsten Morgen um 7.30 Uhr mit Fahrziel Flughafen-München geordert. Die Dame an der Rezeption ist auch jetzt am Haustelefon sehr freundlich und macht konkrete Angaben zur bestellten Taxifahrt, nämlich dass es etwa 45 Minuten dauert bis zum Flughafen und dass die Fahrt ca. 65 bis 70 Euro kosten wird.

Am nächsten Morgen um 7.30 Uhr beim Check-Out wartet vor dem Hotel das für diese Fahrt bestellte Taxi 2024 des Einzelunternehmers Victor Turner.

Die Bestellung erfolgte nicht über die Taxizentrale. Als der Fahrer (= Unternehmer) Turner dann erfährt, dass die Fahrt nun doch nicht zum Flughafen geht, reagiert er ziemlich ungehalten.

Das wichtigste dabei war, dass die bestellte Fahrt am Hotel-Empfang wieder aus der Liste der Flughafenfahrten gestrichen wird!

Die Empfangsmitarbeiter Herr Kissenkötter und Frau Gerlach korrigieren deshalb gemeinsam diese Taxiliste und der Fahrer startet zum abgeänderten Fahrziel in die Arnulfstraße 126 zum dortigen Bürokomplex, wo der Privat-Pkw des Testers geparkt steht.

Während der Fahrt spricht im Taxi nur einer: der Taxifahrer Turner. Er schüttet dem Fahrgast in fast bemitleidenswerter, theaterreifer Form sein Herz aus und erläutert, dass er bereits seit gestern Abend mit dieser Flughafenfahrt kalkuliert hat und ihm durch die Änderung des Fahrziels erheblicher Schaden entstanden ist. Mehrmals kommt die Frage, ob denn zu einem späteren Zeitpunkt ein Taxi

zum Flughafen benötigt wird. Unser Tester bejaht dies und wird in aufdringlicher Form gebeten, für eine evtl. Flughafenfahrt doch Herrn Turner anzurufen. Falls dies klappt, wäre man für den entstandenen Schaden wegen der entgangenen Flughafenfahrt wieder "quitt"!

Sicherheitshalber hat Herr Turner den Schaden gleich vor Ort etwas reduziert, indem er vom Testfahrgast für den Transport von einer handlichen Reisetasche 2,50 Euro (!) an Zuschlag gedrückt hat, welche unser aufmerksamer Tester dann doch sicherheitsshalber fotografiert und beim KVR zur Anzeige gebracht hat.

Exakt eine Woche darauf dann der Test Nr. 4:

Das Best Western Hotel Cristall in der Schwanthalerstraße 36. Auch diese noble Adresse nutzt seit langer Zeit das Autobooking und betreibt mit der Vergabe der Flughafen-Taxifahrten sein eigenes System.

Diese Problematik wurde einige Monate vorher bereits im Schriftwechsel zwischen der TAXI-MÜNCHEN eG und der Leiterin des Hauses, Frau Anke Weiberg, moniert, wobei die liebenswerte Frau Weiberg keinerlei Einsicht über das Fehlverhalten ihres Empfanges zeigte und dies auch noch verteidigte und zu rechtfertigen versuchte.

Dann auch hier dieselbe Prozedur: Check-In am 28.08., 20.45 Uhr, hier allerdings in ein einwandfreies Zimmer. Um 22.05 Uhr dann die Taxi Bestellung beim Nachtportier, abermals mit der Maßgabe "Taxi mit Mastercard, für Zimmer 509, um 7.30 Uhr zum Flughafen München".

Am nächsten Morgen ereignete sich dann folgende Situation:

Um 7.26 Uhr bezahlte der Testschläfer an der Rezeption bei Frau Stephanie Kuhn seine Rechnung, um 7.31 Uhr erfolgte die Nachfrage, wo denn das bestellte Taxi sei.

Dabei ergab sich folgendes Gespräch: Kuhn: Hatten Sie eine Stadtfahrt oder zum Flughafen bestellt?

Tester: Zum Flughafen, aber ist das nicht egal, wohin ich mit dem Taxi fahre? Kuhn: Nein, denn wir haben für Flughafenfahrten ein anderes

Taxiunternehmen. Tester: Und wenn sich kurzfristig das Fahrziel ändert, was machen Sie dann? Kuhn: Dann müssen wir das Flughafentaxi stornieren, denn die machen keine Stadtfahrten.

Inzwischen holt Frau Kuhn die Liste mit den Taxibestellungen und findet darin auch meine Bestellung für Zimmer 509, ruft daraufhin bei diesem Taxiunternehmen an und erfährt, dass der Nachtportier zwar die Taxifahrt in die Liste eingetragen, jedoch nicht beim Taxiunternehmen angerufen hat.

Tester: Schickt das Taxiunternehmen denn nun ein Taxi? Kuhn: Nein, das würde jetzt zulange dauern, diese Firma fährt nur Terminfahrten und macht auch keine Stadtfahrten.

Tester: Es gab ein Problem bei der Buchung des Fluges, ich hätte jetzt kurzfristig zum Bahnhof gemusst. Ist denn nun ein Taxi hierher unterwegs? Kuhn: Nein, aber das ist kein Problem. Ich kann bei der Taxizentrale für Stadtfahrten eins bestellen, das ist dann in wenigen Minuten hier.

Tester: Wenn kein Taxi auf Anfahrt ist, dann belassen Sie es bitte so, ich gehe die 300 Meter bis zum Bahnhof zu Fuß, vielen Dank und einen schönen Tag.

Man kann feststellen, dass alle Beschwerden von Kolleginnen und Kollegen bzgl. der Problematik der Flughafenfahrt von den Hotels berechtigt sind. Wir werden nach den beiden Großmessen ITMA und EXPO-Real sowie nach der Wiesn mit dieser Testreihe fortfahren.

Zu Ihrer Information nochmals ein kurzer Überblick über die Hotels, die getestet wurden und das Ergebnis:

- **Hotel NH Dornach:** verschiebt Fahrten
- **Hotel am Moosfeld:** bestellt am Stand
- **Hotel Regent:** verschiebt Fahrten
- **Hotel Cristall:** verschiebt Fahrten

In diesem Zusammenhang bitten wir alle Kolleginnen und Kollegen, die im Gespräch mit Fahrgästen aus diesen Häusern besetzt werden, ganz offen und ehrlich auch mal dieses Tabu anzuschneiden und dem Hotelgast ein faires Bild vermitteln, wie in den entsprechenden Häusern verfahren wird.

Wir bitten um Verständnis, dass der Name des Testers und auch der des Verfassers nicht genannt werden, um für die anstehenden Tests nicht den Erfolg

Karl Adolf Pfahl

Steuerberater

Tätigkeitsschwerpunkt:

**Beratung für Taxiunternehmen,
insbesondere bei Betriebsprüfungen
durch das Finanzamt.**

Auf dem Bännjerrück 14 · 67663 Kaiserslautern

Telefon 06 31-5 50 25 · Handy 0171- 6 53 85 83

Lächerlichkeit tötet

Mit größerer Majestät hat noch nie ein Verstand stillgestanden

Wat is e'ne Realsatire? Da stelle mer uns janz dumm: e'ne Realsatire is, wenn wat tatsächlich passiertet oder ne wirkliche Person so absurd (dat meint: sowat von dämlich) daherkütt, dat et schon von selbst e'ne Satire is. Etwas, das sich selbst "ad absurdum" führt. Sowat wie Frau von der Leyens Vorschlag, von dem sie jetzt selbst nix mehr wissen will, wat NRW-Minister Laschet für jut hält, wat auch schon gemacht worden is: nämlich Jugendliche als Testkäufer für Verbotenes los zu schicken.

Satire, dat is bekanntlich - wat ich hier zu machen versuche - nich ganz einfach.

Also Schwächen und Doofes auf die Schippe nehmen, ironisch auf den Gegner kloppen, um dat er merken soll, dat er sich lächerlich macht. Kriegt der dat nit spitz, dann mach ich et.

Leyens und Laschets haben sich anscheinend ehemalige Klein-Stasis unterjubeln lassen.

Die konnten noch nie ohne Spitzel und Denunzianten und Zuträger und IM's und Haus- und Blockwarte und "freundliche" Nachbarn und Schüler mit "Herr Lehrer, ich weiß was" und die ganze weitere Palette.

Merken die L und L's und Geistesverwandte wirklich nicht, was sie da veranstalten, welche Mentalität sich zu eigen zu machen sie im Begriff sind? Spitzel ahoi! Ist es das, was sie, mit Ton auf "pädagogische Begleitung" der Tester, schönreden wollen: Erziehung zu Denunziantentum, zu Spitzeln, zu Verrätern am Glauben an das Gute im Menschen; zu Misstrauen gegen Alles und Jeden, damit Solidarität und gute Nachbarschaft erst gar nicht aufkommen können? Erziehung zu jenen Werten, die in zahl-

losen Debatten beschworen, jedoch durch solche Aktionen mit Füßen getreten werden? Was soll ein junger Mensch von Vorbildern halten, die ihn dazu anleiten, sich als ehrliche Kunden auszugeben, als "Trojanisches Pferd" durch Hinterlist einen "Feind" zur Strecke zu bringen; durch Verstellung zu erreichen, was auf ehrliche Weise zu erzielen die Auftraggeber offenbar unfähig sind?

Sind das Ideale, nach denen Jugend verlangt, die sie braucht, um nicht den einzigen Sinn des Lebens im Materiellen zu suchen? Kein junger Mensch möchte sich eine solche Zukunft vorstellen. Verleitet zum Gesetzesverstoß und dafür belobigt zu werden, das soll etwas Gutes sein?

Ist dies nicht Anstiftung zur Straftat? Werden "Tester" nicht in Versuchung geführt, zu erfinden statt zu finden? Wer einen Anderen zur Täuschung auffordert, darf sich nicht wundern, wenn er selbst getäuscht wird.

Wo es keinen Erfolg gibt, wird er eben erfunden. Heuchlerischer als diese Test – Auftraggeber kann man kaum agieren!

Wäre der Begriff nicht so furchtbar belastet, man müsste von Kindesmissbrauch sprechen. Der Zweck heiligt die Mittel? Noch immer oder schon wieder? Gut gemeint ist das krasseste Gegenteil von gut!

Man will erreichen, dass Jugendlichen keine für sie verbotenen Dinge verkauft werden. Anstelle von Erziehung und Aufklärung wieder einmal Verbote. Jeder Trottel weiß, dass Verbote dazu reizen, die Neugier darauf erst recht zu wecken. Einige der vielen Mittel zur Umgehung der Vorschriften werden durch die Testkäufe gleich vor-exerziert.

L + L's, wo bleibt euer Verstand?

Immer mehr Kritiker schütteln nur noch den Kopf; sie können mit dem Lachen nicht aufhören.
LÄCHERLICHKEIT TÖTET ! W.

HIER IST DIE INFO-HOTLINE DER BUNDESREGIERUNG.
WOLLEN SIE BELOGEN WERDEN, DRÜCKEN SIE DIE EINS.
WOLLEN SIE ERFAHREN, WOFÜR WIR ALLES
KEINE KONZEPTE HABEN, DRÜCKEN SIE DIE ZWEI.
FÜR SONSTIGE SOZIALISTISCHE PHANTASTEREIEN DRÜCKEN
SIE DIE DREI ODER BLEIBEN SIE IN DER LEITUNG, BIS WIR
DEUTSCHLAND KOMPLETT RUINIERT HABEN!



Loreley

Ich weiß nicht, was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin. Ein Märchen aus uralten Zeiten, das will mir nicht aus dem Sinn.

Da sitzt sie, die blonde Schöne, hoch auf dem Loreley geheißenen Felsen, dessen Spitze bei St. Goarshausen das Ufer überragt an einer (heute entschärften) Gefahrenstelle im Rhein, an der viele Schiffe zerschellten, meistens auch mit Mann und Maus untergingen. Schuld hatten immer die anderen, oder übernatürliche Kräfte. Sagen die Kapitäne. Menschliches Versagen? Loreley saß da oben, gülden in durchsichtige Seide gewandet, kämmte sich mit güldenem Kamme und sang Sehnsucht weckende Lieder. Sie hatte Glück, dass auf den Schiffen keine Frauen waren! Die Kerle gafften nur und träumten – und weg waren sie. Höhere Gewalt. Dabei sollten sie – ja, was wohl – Geld verdienen. Warum es nicht klappen konnte?

Das hat mit ihrem Singen die Loreley getan!

Ein Märchen: es war einmal, und es endet wie fast alle Märchen: ...wenn sie nicht gestorben sind, dann leben sie noch heute. Das aber haben Märchen mit Träumen gemeinsam: Beide haben angeblich einen wahren Kern; beide sind nicht beweisbar, beider Erzähler reden als mittelbar Beteiligte, sind Berichterstatter, nicht Zeugen, nicht Täter, nicht verantwortlich. Weil es Berichte aus einer anderen Welt sind, aus dem Unbewussten.

So getraue ich mich, von einem meiner Träume zu schreiben. Der Inhalt ist nicht verbürgt. Ähnlichkeiten und Übereinstimmungen mit lebenden Personen, mit geschilderten Dingen und tatsächlichen Geschehnissen, sind rein zufällig.

Einst war die Sache mit den Schiffen, die auf dem Wasser scheiterten. Jüngst die Sache mit den Neu – Zirkus – Spielen namens "Formel 1 – Autorennen", die mich im Traum heim gesucht hat. Erst dachte ich, ich müsste weinen, schließlich aber hat das Lachen gesiegt. Am Ende sind die

Renner fast vor die Wand geknallt. Wie die Schiffe an den Felsen. Der "Weltrat" der FIA, des Weltverbandes des Automobilsportes, hat sich zu einem so genannten Urteil in einer grotesken Affäre durchgerungen. Motto:

Wem Gott gibt ein Amt, dem gibt er auch den Verstand!

Vorwurf gegen McLaren Mercedes: ihr habt Material gekauft, das den "Ferraristi! geklaut worden war, und zu Eurem Vorteil davon Gebrauch gemacht. Das können wir zwar nicht beweisen, aber es sieht so aus, als gebe es dafür Gründe. Aha.

In einem Rechtsstaat ist es umgekehrt: es scheint Gründe zu geben, aber das reicht nicht zu einer Verurteilung. Für die muss man Beweise haben.

Die Strafe ist ja bloß schlappe 100 Millionen Dollar billig und kostet dazu den Punktabzug für die Konstrukteurswertung. Vielleicht auch noch eine Sperre für die Rennsaison 2008. Auch nicht schlimm, weil McLaren sowieso auf Revision verzichtet.

Als Schuldeingeständnis? Denkste! Die FIA – Schlitzohren wissen natürlich, dass McLaren durch langfristige Verträge mit Fahrern, Sponsoren, mit der FIA, und durch anderweitige Verpflichtungen gebunden ist. Rebellion mit gefesselten Händen geht nicht, also ballt man zähneknirschend die Faust in der Tasche, beteuert seine Unschuld. Bei all dem Ballihoo haben die Akteure nur eines übersehen: dass sich kleine Leuchten wie unsereins eigene Gedanken machen.

Hat doch der Ex – Ferrari - Mechaniker Nigel Stepney nach Ferraris eigenen Angaben die beschworenen Betriebsgeheimnisse schon im April ausespioniert und seinem damals noch bei McLaren tätigen Kumpel Coughlin weiter gereicht. Ferrari – Boss Todt gibt das erst Ende Juli bekannt, als seiner Scuderia WM – Punkte und Siege davon schwimmen. Weil McLaren Mercedes mit seinen Autos und Fahrern schlicht überlegen war.

Neid? Zusätzlich hatte Fahrer Alonso Zoff mit seinen Chefs bei McLaren und wollte seinen Vertrag vorzeitig auflösen, Sponsoren hin oder her.



Laut FIA – Chef Sir Mosleys vor laufender Kamera geäußerte Meinung ein Erpressungsversuch. Der wurde vom Weltrat mit Straffreiheit für die Fahrer belohnt, weil, so Mosley wörtlich:

"Fernando (Alonso) hat sich wunderbar verhalten. Ohne ihn hätten wir nichts machen können. Er hat uns die SMS und Emails zwischen Hamilton und Pedro de la Rosa zugänglich gemacht."

Aha. Wie pflegten britische Geheimdienstler zu sagen? **Ich liebe den Verrat, aber ich verachte den Verräter.**

Kurios auch, dass der Überlegene (McLaren) Wissen vom Unterlegenen (Ferrari) nicht nur geklaut, sondern auch noch daraus einen Vorteil gehabt haben soll. Alles klar? Hinterher aber siegen komischerweise wieder Ferraris. Wer hat jetzt wen betuppt? Die begnadigten Fahrer üben Wohlverhalten? Geradezu abenteuerlich lachhaft aber die angegebene Vorgehensweise.

Stepney soll demnach 780(!) Seiten Betriebsgeheimnisse ganz altmodisch auf Papier besessen haben. Wie viele Ordner füllen die? In welchen Koffern schleppt man so etwas unbemerkt hinaus?

Die Akten hat er dann zwecks Weitergabe laut Mosley seiner Frau zum Kopieren in einem Copy – shop anvertraut. Mosley weiter: Gott sei Dank sei dessen Inhaber ein ehren-

wertes Bürger und Freund Ferraris, der es für seine Pflicht gehalten habe, Herrn Todt zu informieren. Wie bitte? Stepney hatte zweifellos die Gelegenheit, den Rennstall – Computer anzuzapfen und alles auf einen USB – Stick zu kopieren, innerhalb von Sekunden. Und 780 Seiten papierne Informationen für die Techniker? Wie und wann sollten sie die studieren, statt auf den Bildschirm zu gucken. Diese Darstellung stinkt doch aus allen Knopflöchern.

Wer auf solcherlei Art klaut, der ist doch aufs Ertapptwerden aus, könnte sogar dafür von einem oder mehreren Beteiligten geködert worden sein. Denn dämliche Mechaniker kann sich kein Rennstall leisten.

Und die Emails der Fahrer? Die hat Alonso der FIA übergeben, siehe oben Mosley.

Bleibt die alte Kriminalisten – Frage: Wem nützt es? Drohte der Rennzirkus wieder an Langeweile zu ersticken, mit der Folge Besucherschwund, Desinteresse, Absinken der Einschaltquoten im Fernsehen weltweit? Da gehen riesige Werbegelder den Bach runter, tödlich! Verworrene und abstruse Gedankengänge?

Jedenfalls nicht abenteuerlicher als das Verhalten der Beteiligten. Wenn es so war wie die FIA behauptet, warum hat dann niemand Strafanzeige erstattet wegen Industriespionage?

Und ich komm zu dem Ergebnis / nur ein Traum war mein Erlebnis. Weil, so schließ ich messerscharf / nicht sein kann, was nicht sein darf.

Übrigens, das Presseecho in Spanien und natürlich Italien machte ein Teufelswerk aus der Affäre, gegen die der Fußballskandal in Italien ein laues Fürzchen gewesen sein soll.

Die europäische Presse des restlichen Europa sieht das gegenteilig, fast so wie ich. Ich aber habe nicht geklaut, sondern ehrlich geträumt.

Nicht geträumt aber ist das Ende dieser Formel 1 – Saison. Markenweltmeister dieser Saison ist dank der Schreibtisch – Taten der FIA Ferrari, Weltmeister der Rennfahrer aber wurde.

BEIM TEUTATES !

Nebulös

Seit Juli dieses Jahres verfügt das Atomkraftwerk Grohnde in Niedersachsen, so verkündete stolz der Ministerpräsident, eine Anlage zur Vernebelung. Des AKW. Nicht der Gehirne.?

Bei Annäherung eines Flugzeuges soll eine Nebelwand gelegt werden, um einen gezielten Absturz auf das AKW zu verhindern. Fachleute zweifeln, ob das schnell genug gelingen kann.

Nichtfachleute wie unsereiner zweifeln eher am Verstand der Verantwortlichen. Sind die so abgehoben, dass sie die Wirklichkeit nicht mehr erfassen können, mit einem Wort: so dämlich? Das kann doch nicht sein. Also bleibt als Schlussfolgerung: sie wissen sehr wohl dass es sinnlos ist, sie wollen damit nur von den Gefahren der AKW ablenken. Die größte wäre tatsächlich, wenn zum Beispiel ein Flieger die Hülle zerstörte und dadurch ein zweites Tschernobyl auslöste. Folglich legen die Verantwortlichen falsche Spuren fürs gemeine Volk, geben das Beruhigungsmittel Valium, hier Nebelwand genannt, um die Leute einzulullen, ihnen zu suggerieren, dass jede mögliche Gefahr beherrschbar sei. Seit dem 11. September 2001 wissen wir, dass auch ein Terroranschlag zu befürchten ist. Kleine Maschinen, macht man uns vor, bedeuteten keine Gefahr, nur große.

Wessen Hirne sind hier wohl total vernebelt? Gibt es nicht längst automatisch gesteuerte Flugzeuge wie die "Drohnen", Raketen und Geschosse, die selbsttätig ins Ziel finden, auch bei Nacht und Nebel? Sind eventuelle Terroristen zu blöd, um Navigationsgeräte zu kaufen und

anzuwenden? Sind unsere Großkopfeten unfähig, dies in den Sinn zu bekommen? Jedes Kind kann auf x – beliebige Weise den genauen Standort von AKWs feststellen und die Koordinaten ins Navi eingeben. Das soll bekanntlich auch bei Nebel funktionieren. Sogar auf der Playstation. Auch den Autopiloten in Verkehrsmaschinen gibt es nicht erst seit gestern. Er navigiert mit GPS und kann die Maschine ohne menschliche Hilfe punktgenau ins Ziel bringen. Sogar im Nebel.

Das Ganze erinnert mich fatal an die Zeiten des Kalten Krieges, als man noch mit Atombomben drohte. Die Bilder des Schreckens - Strahlentote und Strahlenkranke von Hiroshima und Nagasaki - noch täglich vor Augen, empfahlen uns die Politiker und Wissenschaftler (!!) allen Ernstes, im Falle des Falles Jodtabletten vorbeugend gegen Strahlenschäden einzunehmen. Im Freien sollte man sich, am besten in einer Ackerfurche, flach hinlegen und den Kopf schützen, zum Beispiel mit einer -----Aktentasche! Beamtenhirne brüten sowas aus. Ich erzähle hier keine Kabarettstory, das war ernst gemeint! Sozusagen Aspirin gegen den Tod. Mal nicht mit Kanonen gegen Spatzen, sondern wie weiland David gegen Goliath, mit der Steinschleuder (oder Zwille) gegen den Bomber. Das hilft! Wenn ich mir die Augen zuhalte, dann findet mich keiner!

Die Kommunisten nannten Religion "Opium für das Volk". Unsere heutigen Politiker und Manager setzen statt Opium Nebel jeder Art ein. Schlicht betäubend. Sie haben noch nicht geschnallt, dass wir sie durchschaut haben. Sie müssen allesamt aus kinderreichen Familien stammen, weil: **So doof kann keiner allein sein!**

W.

Wir sind bennebelt

Ackermann Alexander Diognes



Die Reihenfolge ist nicht Rangordnung, sondern alphabetisch. Zweifellos drei Große ihrer Zeit; drei Personen ihrer jeweiligen Zeitgeschichte, die sie zumindest mit geprägt haben, wenn nicht gar allein. Josef Ackermann hatte und hat noch als Chef der Deutschen Bank entscheidende Wirkung auf die deutsche Wirtschaft. Alexander, der Große genannt, hat im vierten vorchristlichen Jahrhundert ein Reich begründet, das sich fast über die ganze seinerzeit bekannte Welt ausdehnte. Was haben ausgerechnet diese Drei gemeinsam, was macht ihre Größe aus, worin unterscheiden sie sich?

Ackermann ist in Deutschland und der Welt einer der Fürsten des Geldes, das bekanntlich die Welt regiert. Es mag bedeutendere geben, doch sicherlich nicht viele, die mehr Einfluss auf den Lauf der Wirtschaftswelt haben. Dabei ist er "nur" Gutsverwalter, wie der Bundesgerichtshof festgestellt hat, nicht Gutsherr, dem Alles gehört, worüber er gebietet. Doch das ihm Anvertraute behütet und mehrt er im Sinne der Aktionäre nach Kräften. Dafür wird er bezahlt. In der ZEIT hat er sich eingelassen, nicht die Liste der Topverdiener anzuführen, sondern lediglich zu den Topfifteen zu gehören. Verglichen mit Kollegen im Ausland, erziele er gerade mal ein Drittel von dem, was die bekommen. Vor allem aber

"haben auch die Mitarbeiter die Erwartung, dass der Chef der Deutschen Bank im Vergleich gut dasteht...."!

Weiter: "Als ich zur Deutschen Bank kam, hatte ich zwei Millionen Mark. Wenn ich heute ein vergleichbares Gehalt hätte, würde ich jeden Respekt verlieren. Man würde sagen: der hat keinen Marktwert. Das hat uns damals bewogen, die Gehaltsstrukturen zu ändern. Aber natürlich ist das aus der Logik einer Welt gesprochen, die nicht öffentlich darstellbar ist. Reichtum ist für mich Si-

cherheit... Die Sicherheit ...gibt unglaublich viel Souveränität. Und das ist Reichtum." Ähnlich sieht das, ebenfalls in einem Interview, der Top – Manager Harry Roels von RWE:

"Ich weiß, dass es für viele Menschen schwer ist, ein Millionen – Gehalt als gerecht zu empfinden. ...es muss daher transparent sein und leistungsabhängig und marktgerecht... (gegründet auf) erhebliche Wertsteigerung für die Aktionäre (Eigentümer)..."

In einer Fernsehdebatte wurde darauf hingewiesen, dass noch in den 1970er bis 1980er Jahren in der Wirtschaft ungeschriebenes Gesetz war: Vorstände großer Unternehmen sollten höchstens das Hundertfache des Einkommens eines Facharbeiters in den von ihnen geleiteten Unternehmen beziehen. Heute seien sie der Ansicht, dass es das Tausendfache sein müsse.

Bevor Missverständnisse um sich greifen: es geht mir nicht um eine (meistens diffamierend so bezeichnete) "Neid – Debatte". Doch selbst die sollte mit leistungsgerechter Bezahlung des Wertes von Arbeitskraft zu tun haben.

Mich erstaunt die Sicht von oben herab auf eine Welt, die den Herrschaften des Big Money lediglich einen Blick auf jenen kleinen Ausschnitt der vielfältigen Arbeitswelt gestattet, der ihnen für ihre Bilanzen erforderlich scheint. Es geht um "das Kapital" der Eigentümer, wovon keiner sagen kann und möchte, wie es denn, wenigstens zu einem großen Teil, auf wessen Kosten entstanden ist. Siehe Krieg mit Zwangsarbeit und Sklaverei.

Kapital ist nie Wert an sich, sondern nur Besitz von Menschen, allerdings eines besonderen Teiles unserer Gesellschaft. In diesem Zusammenhang redet das Management allenfalls von "Human – Kapital" und von "Human – Ressourcen", vergleichbar mit so etwas wie Bodenschätzen, die man

ausbeuten kann. Ist das die "Würde des Menschen", laut Grundgesetz die unantastbare? Die oben Genannten leben offenkundig in einer Welt, die ihnen nicht erlaubt, das große Ganze in den Blick zu nehmen und sich den wechselseitigen Abhängigkeiten zu stellen, statt sie zu verdrängen. Die Ackermänner allenthalben haben ein stark eingeengtes Weltverständnis. Sie können oder wollen es nicht als Verarmung ihres Selbst wahrnehmen. Ist es nicht armselig, das Ganze einzig auf die "Werte" Geld, Einkommen, Markt zu reduzieren?

Herr Ackermann hat es auf den Punkt gebracht (ob er sich der Tragweite bewusst war?)

DER WERT DES MENSCHEN BEMISST SICH NACH DEM MARKTWERT.

Damit ist Mensch endgültig zur Ware verkommen. Was für ein erbärmliches Verständnis von Mensch – Sein, von Wert und Würde! Sie könnten es wohl erst dann begreifen, wenn sie mit einem Koffer voll Geldes ohne sonst etwas und ohne Begleitung im Nirgendwo gestrandet sein würden: Dass man nämlich Geld nicht essen kann.

Anders, dank der Zeitumstände, Alexander der Große, dennoch vergleichbar im Hinblick auf die Prinzipien von Herrschaft, Kampf; Macht, Krieg, Schwert, Tod. Diogenes hingegen, der Bedürfnislose, sieht den höchsten Wert nicht im Materiellen, und schon gar nicht in Herrschaft über Menschen.

Dem Herrscher gab er, der in einer Tonne wohnte, auf die Frage nach seinen Wünschen die Antwort eines wahren Souveräns:

Geh mir aus der Sonne!
denn

Es gibt nur eine Herrschaft: die über sich selbst

Unser Zauberlehrlinge

Hat der alte Hexenmeister / sich doch einmal wegbegeben! Und nun sollen seine Geister / auch nach meinem Willen leben.

So geht der Zauberlehrling ans Werk. Es klappt auch lange Zeit ganz gut. Dann aber ...

Ein paar unserer Zauberlehrlinge tragen so wohlklingende Titel wie Umweltschützer, Professor für Umwelttechnik, Staatssekretär für internationale Umweltkonferenzen, Teilnehmer an der UNO – Umweltkonferenz, Umweltminister, Wirtschaftsminister, Vorstand für umweltfreundliche Technik, und so weiter und so fort ...

Sie alle haben den Klimawandel und seine Herausforderungen entdeckt, sind sich einig, dass man ganz schnell den Ausstoß schädlicher Gase in die Atmosphäre bremsen muss, sonst.....Ja, die Ziele kann man noch einhellig lauthals verkünden.

Dann aber, wenn es um geeignete Maßnahmen geht, dann ist nix mehr mit holder Eintracht. Dann geht es Jeder gegen Jeden. Umwelt gegen Wirtschaft, gegen Arbeitsplätze, gegen Kostensparen, gegen Autos. Palaver und Tamtam prima, Handeln gegen Null.

Jeder Akteur hat seinen eigenen Plan, den er verwirklichen will; manche haben sogar schon damit angefangen. Oder tun so als ob. Zum Beispiel Autoabgase – erst ab 2011; Kuhfürze – so gut wie gar nicht, Kraftwerksabgase – Handel mit "Verschmutzungsrechten"

In seinem eigenen Beritt macht jeder einen beinahe schon guten Job, zumindest als Ankündigung.. Er darf aber niemandem wirklich weh tun. Nach Risiken und Nebenwirkungen des jeweils eigenen Han-

delns fragt keiner. Sie zaubern einfach, die Lehrlinge.

Die Wirtschaft braucht billige Importkohle aus USA, China, Australien, Sibirien. Transportkosten? Noch sind sie gering, bald aber, wenn wir keine eigene Kohle mehr fördern, wird man uns die Daumenschrauben anlegen, siehe Gas und Öl, bis zum Weißbluten. Und der Transport rund um den Globus?

Verursacht keine Umweltschäden? Die Umweltbilanz könnte bald parieren. Muss man Kartoffeln in Süditalien waschen lassen, Joghurtbecher hin und her karren, Krabben zum Pülen in Marokko, Gemüse aus Spanien, Südfrüchte aus Neuseeland, Textilien zum Nähen nach Indien und China, zum Verkauf in Europa bringen?

Die Liste ist endlos. Keiner macht eine Umweltbilanz seines Tuns auf, fragt nach Kosten für die geschundene Erde, die verpestete Luft, für die krank machende, weil wegen Ozonmangels ungefilterte UV – Sonnenstrahlung, für Atemwegserkrankungen und was sonst noch.

Dafür und für Strahlungsschäden der Haut schiebt man dann den lachhaften Aktionismus von Rauchverboten und Verbot der Sonnenbanknutzung durch Jugendliche vor: Reine Ablenkungsmanöver; hier wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen.

Es beruhigt das Gewissen und schützt vor wirklichem Engagement über den eigenen kleinen Horizont hinaus. Die gegenwärtigen Teuerungen werden eifrig mit gestiegenen Energie- und Transportkosten begründet, und damit, dass Nahrungs- und Futtermittel aus nachwachsenden Rohstoffen teurer werden, weil zuviel Getreide und Ölpflanzen zur Sprither-



stellung gebraucht und damit weltweit knapp werden. Für manches Volk heißt das: (ver-)hungern fürs Autofahren und für überflüssiges Verfrachten per Bahn, Auto, Schiff, Flugzeug rund um den Globus.

Erschrocken? Das haben sie nicht geahnt, die Erfinder des umweltfreundlichen Treibstoffes.

Allzu vielen ist bei der Weitsicht halt die Nase im Weg. Aber deswegen Überflüssiges wie Transportflüge von Luxusgütern unterlassen? Welch absurde Zumutung!

Jetzt kriegen immer mehr unserer Zauberlehrlinge das Hosenflattern, weil bald einige Wahlen ins Haus stehen.

Doch ihnen fehlt das Zauberwort des Meisters, der das Affenkarussell von umeinander wirbelnden nutzlosen Maßnahmen stoppen und in vernünftige Bahnen lenken könnte. Wie der Zauberlehrling zittern sie in ihrer Ratlosigkeit:

HERR UND MEISTER! HÖR MICH RUFEN ! ! HERR, DIE NOT IST GROSS ! DIE ICH RIEF, DIE GEISTER, I WERD ICH NUN NICHT LOS !

R & R

Eine kurze Geschichte von der Stärke des Flechtens und der Seilerei

R & R? Das sind Rapunzel und Reepschläger. Rapunzel aus dem Märchen, Reepschläger die Seilflechter. Rapunzel hatte die langen Zöpfe: ihre Haare, geflochten, zusammengedreht zu sieben Meter langen Zöpfen, waren stark genug um, oben am Turmluk befestigt, die Hexe abwechselnd mit dem geliebten Prinzen daran hochsteigen zu lassen. Abertausende dünne Haare halten ein so großes Gewicht aus, wenn sie zusammengefasst werden, gedreht und geflochten.

Nach dem gleichen Prinzip werden aus dünnen gesponnenen Hanffasern aus Flachs, Kunststoff oder Stahldrähten starke Seile hergestellt. Je mehr, je fester, je kunstvoller sie um einen Kern, die Seele, herum vereint werden, desto mehr halten sie aus, tragen sie an Lasten und Zugkraft. Sogar in der Schifffahrt. Industrie und Baukunst verwenden fast immer Stahlseile. Wir kennen sie aus dem Bergbau, armdick und bis zu 2000 Meter lang; aus dem Brückenbau rund um die Welt. Bilder von Fördertürmen, von Brücken am Bosphorus, von San Francisco, von überall rund um den Globus, führen uns ihre Stärke vor Augen. Sie tragen ungeheure Lasten, wenn sie kunstgerecht "verseilt" worden sind.

In Gelsenkirchen, einst größte Bergbaustadt Europas, werden solche Seile seit weit über hundert Jahren hergestellt und in alle Welt versandt, heute von der mittlerweile als "bridon" firmierenden Fabrik. Erst kürzlich ging von dort aus ein Kilometer langes Seil auf die Reise in den Golf von Mexiko, um in großer Tiefe

eine Bohrinsel zu sichern. Es war eins der schwersten und tragfähigsten Seile, die weltweit jemals hergestellt wurden.

Je länger die einzelne Faser, desto stärker die Zugkraft, heißt es. Einzelne Fasern kann man durch Ineinander – Verdrehen beliebig verlängern, Je mehr solcher Fasern man miteinander durch "Verseilen" um eine "Seele" verbindet, je enger man sie aneinander bindet, desto stärker wird das Seil. Es hat eine 5000jährige Geschichte.

Wieso ich darauf komme? Es ist noch gar nicht lange her, dass man muss schon sagen leider - wieder, wie so oft, sich unser Taxi-gewerbe selbst geschwächt hat: durch ein Aufdröseln der "Seilschaften", des engen Zusammenhaltendes, des Geflechts, das Stärke und Kraft schafft. Im Kleinen wie im Großen. Ob wirtschaftlicher Verein, Genossenschaft, Verbände: überall zerfasert, was "verseilt" stark macht. Es ist zum Heulen. Kurzsichtig suchen allzu Viele, was sie für ihren eigenen Vorteil halten, die Überrundung des Kollegen, des vermeintlichen Konkurrenten. Sie sehen den sprichwörtlichen Balken im eigenen Auge nicht, stattdessen orten sie den Splitter im Auge des Anderen. Der Splitter bringt keinen um, von einem Balken jedoch



kann man erschlagen werden. Konkurrenz als fairer Wettbewerb nach fairen Regeln ist gesund und spornt an. Konkurrenz als Feldzug wird sich rächen, wird zur eigenen Niederlage führen.

Es bleibt die für mich immer noch nicht beantwortete Frage, warum die Genossenschaften im Bankwesen beispielsweise so gut funktionieren und stabil sind. Sind die Beteiligten etwa nur klüger als wir? Ich kann es nicht glauben! Vermutlich haben sie aber gelernt, was Seeleuten eignet und angeboren, uns jedoch abzugehen scheint: WEITSICHT.

Rapunzel, lass dein Haar herunter!

W.

VOSprBüA / I v. 13.10.07

Verordnung über den Gebrauch von Sprache im Büro-Alltag, vom 13.10.2007 (W.)

Folgende Anekdote erledigt das Thema "Bürokraten" und ihre Sprache ein für allemal: Zur Kolonialzeit hatten Militärs auch das Kommando über die Verwaltung der Kolonien. Materialnachschub bekamen sie aus der Heimat. So erhielt ein Hauptmann die bestellten 100.000 Nägel. Die Oberrechnungskammer forderte von ihm einen Bericht über deren Verbleib. Die Antwort erfolgte militärisch knapp:
"Betreff : Anfrage "Nägel":

SIE SIND VERNAGELT!

Gezeichnet: XYZ, Hauptmann."

MERKE:

Effiziente Menschen machen alles richtig.
Effektive Menschen machen das Richtige!

Kalter Kekskuchen

Backrezept für die kalte Jahreszeit.

Kalter Kekskuchen ohne zu backen! Von Gisela Botten aus Bonn

250 g Kokosfett
4 Eier
1 Prise Salz
200 g Puderzucker
2-3 Tropfen Bittermandelöl
50 g Kakaopulver
2 gehäufte TL Instant-Kaffeepulver
3-4 EL Mandellikör
250 g viereckige Butterkekse
ca. 50 g geschälte Mandelkerne zu Verzierern

Das Kokosfett würfeln, bei milder Hitze schmelzen und wieder auf Handwärme abkühlen lassen. Die Eier schaumig schlagen, nacheinander Salz, Puderzucker in kleinen Mengen und Bittermandelöl hineingeben und schlagen bis die Masse weißschaumig und der Zucker gelöst ist.

Kakaopulver und Instant-Kaffee mischen, darüber sieben und zusammen mit dem Mandellikör unterrühren. Zum Schluss das Kokosfett –im dünnen Strahl fließend– darunter mengen.

Eine Kastenform mit Pergamentpapier oder Alufolie auslegen, dabei einen kleinen Rand stehen lassen und eine Lage Butterkekse hineingeben.

Mit etwas Schokoladenmasse bedecken, wieder Kekse darauf legen und so fort fahren bis Schokoladenmasse und Kekse aufgebraucht sind.

Den Kuchen in den Kühlschrank stellen und in 2-3 Stunden schnittfest werden lassen.

Den Kekskuchen anschließend mit dem Pergamentpapier oder der Folie aus der Form heben, die Umhüllung vorsichtig abziehen und den Kuchen auf einer länglichen Platte anrichten.



Die Mandelkerne halbieren und nur sehr kurz unter vorsichtigem Wenden in einer trockenen Pfanne erhitzen ohne zu bräunen, sie dürfen lediglich hellgelb werden.

Die Oberfläche des Kekskuchens mit den Mandelhälften dekorieren. Die dabei anschmelzende Oberfläche erneut fest werden lassen.

Dann den Kuchen in gleichmäßige Stücke teilen und servieren.

Guten Appetit wünscht Ihnen die Kollegin Gisela Botten.

Das Taxi Intern-Rezept ist sehr beliebt, so dass wir hier immer wieder neue Rezepte von unseren Lesern erhalten.

Bitte schicken Sie dazu Ihre Vorschläge direkt an Taxi Intern, z. Hd. Herrn Dr. Hoog, Kölner Straße 356, 40227 Düsseldorf.

Wir bitten um Verständnis, dass wir nur einige wenige Rezept-Vorschläge veröffentlichen können.

Ihre Taxi Intern-Redaktion

IMPRESSUM

Taxi Intern

Das Magazin des Taxi-Verbandes NRW

Herausgeber:

Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Kölner Straße 356, 40227 Düsseldorf
Telefon 02 11/77 76 61, Fax 77 76 70
www.taxi-verband-nrw.de

Presserechtlich verantwortlich:

Karl Rosewick/ Adresse s.o.

Redaktion:

Karl Rosewick (KR), Düsseldorf
Dr. Michael Hoog, Düsseldorf
Hans-Jürgen von Stosch
Christoph Wolff. (W), Gelsenkirchen
Magdalena Rüsseler

Layout: Jürgen Rahner

Druckerei: H. Pfeffel, Düsseldorf

Mit Namen oder Initialen gekennzeichnete Beiträge stellen nicht in jedem Falle die Meinung der Redaktion dar. Einsender von Briefen, Manuskripten o.ä. erklären sich mit redaktioneller Bearbeitung einverstanden.