

Sehr geehrte Kolleginnen, sehr geehrte Kollegen,

es sei mir erlaubt, das Grußwort für diese Ausgabe Taxi-Intern, Dezember 2008, zu schreiben.

Die Mitglieder-Versammlung am 21.10.2008 in Düsseldorf liegt hinter uns. Und die Taxi-Messe im November 2008 in Köln ist schon wieder Vergangenheit.

Sowie auch der Abschied von Dieter Zillmann aus dem Präsidium des BZP-Frankfurt. Da wird Zillmann uns fehlen. Ein Präsidiums-Mitglied - nicht immer bequem - aber das gehört wurde und das immer gehört werden wollte.

Nun, ich habe viele Jahre an seiner Seite in Frankfurt arbeiten dürfen. Sicher, das ist schon wieder lange her aber nicht lange genug, um mich daran nicht erinnern zu können, dass wir beide nicht immer derselben Meinung waren. Trotzdem gab es nie Streit, trotzdem gab es zwischen uns immer Absprachen zum Wohle des BZP und der Fachgruppe „Z“.

Eine lange Zeit – von 1987 bis 2003.

Und nun, Dieter Zillmann wurde in diesem Jahr 67 Jahre alt, hat er das Präsidium verlassen und wird sich seinen weiteren Ehrenämtern widmen können.

Dazu gehört natürlich auch der Vorsitz im Vorstand des Taxi-Verbandes Nordrhein-Westfalen e.V.. Darüber sollten wir alle recht froh sein. So ein erfahrener Kollege an der Spitze unseres Verbandes.

Sicher, dem BZP wird Dieter Zillmann aus meiner Sicht fehlen. Ein unruhiger Geist, nicht immer einfach zu behandeln. Für das Taxi-Gewerbe bundesweit aber sehr wichtig und von großer Bedeutung.

Ich habe die Arbeit von dem Kollegen Zillmann schon ab dem Jahre 1981 begleiten dürfen. Und ich kann seine Arbeit für das Taxi-Gewerbe beurteilen.

Zillmann ging es immer um die Sache, auch wenn bei seinen Auftritten manchmal die Fetzen flogen. Das war und ist Dieter Zillmann. Stürmische Jahre im BZP haben wir Seite an Seite erleben dürfen. Sicher, nun werden jüngere Kollegen diese Aufgaben übernehmen müssen.

Aber es sei mir erlaubt, in diesem Grußwort die Arbeit von Zillmann einmal zu würdigen. Seine vielen Ehrenämter hier aufzuzählen ist nicht möglich. Zillmann, ein fleißiger Kollege, brauchte diese Arbeit, er brauchte diese Aufgaben.

Sicher, er liebt auch seine Familie, seine Tiere und besonders seine Pferde im ländlichen Hunsrück, wo er zu Hause ist.

Aber seine Lebensaufgabe ist das Taxigewerbe.

Richtig! Nun hat er als 67 Jahre alter Kollege die Frage zu beantworten: Was nun? Aber da habe ich keine Zweifel, er wird sich weiter in erster Linie dem Gewerbe

widmen. Ich hoffe, dass er nun aber etwas kürzer treten wird und hoffe, dass ihm mehr Zeit für seine Familie bleiben wird. Als Freund wünsche ich ihm für den weiteren Lebensweg alles Gute, vor allem viel Gesundheit und dem Gewerbe wünsche ich auch in Zukunft einen Zillmann, der noch viele Jahre für uns tätig sein wird. Ein unruhiger Geist hat das Präsidium des BZP-Frankfurt verlassen.

Ich sage Dieter Zillmann ein herzliches Dankeschön für viele Jahre guter Zusammenarbeit.

Karl
Rosewick



Inhaltsverzeichnis

Globale Geldspritze	2
Cross-Border-Leasing	3
BGF Schwerpunktaktion	6
Taxifahren in Düsseldorf teuer	7
MV Taxiverband	8
Testbericht Mercedes Benz	9
Fachgruppen BZP	10
Flughafen Düsseldorf	11
Ansichten und Aussichten	12
Automobile	13
Magdalena Rüßeler	16
Datenfunk über GPS - Bedenken	18
Hin und her - Taschen leer	19
Visionen, Ideen und Träume	20
Börse und Ballon	21
In eigener Sache	22
Verpackungen	23
Klein aber fein	24
Garantiert	25
Fachgruppen im BZP	26
GmbH Gründung	27
Rezept	28

Globale Geldspritze

Von Großbritannien, USA und Deutschland über Russland, Saudi Arabien bis Portugal liegt die Geldspritze bei 3100 Milliarden Euro!
Korrekt: Großbritannien, USA, Deutschland, Irland, Frankreich, Niederlande, Russland, Österreich, Spanien, Schweiz, Norwegen, Italien, Saudi Arabien, Portugal.

**Zusammen 3100 Milliarden Euro!
Welch eine Summe!**

Alleine in der EU addieren sich die staatlichen Zusagen auf etwa 2 Billionen Euro.

Kein Wunder, dass die Ökonomen angesichts solcher Zahlen düstere Ahnungen beschleichen. Selbst wenn die weltweite Rettungsaktion für die Finanzmärkte gelingt, der Preis wird beträchtlich sein. Um die gigantischen Pakete zu finanzieren werden die Bürger bluten müssen.

Je nach Szenario könnte es für viele Jahre steigende Inflationsraten, höhere Steuern oder einen wirtschaftlichen Abschwung mit Einkommensverlusten und Massenarbeitslosigkeit ab 2009 geben.

Die heikle Stelle auch in der deutschen Volkswirtschaft ist die Staatsverschuldung. Steigt sie sprunghaft an, kann auch das solideste Gemeinwesen in die Knie gehen.

Heute beträgt die Schuldenlast von Bund, Ländern und Gemeinden knapp 1,6 Billionen Euro.

Müsste die Bundesregierung von dem 500 Milliarden Euro Rettungspaket vielleicht ein Fünftel tatsächlich abschreiben, wären die zusätzlichen Schulden wohl gerade so verkraftbar. Müsste sie aber die gesamte Summe - 500 Milliarden Euro - für die Rettung aufwenden, könnte be-

reits die Grenze der Belastbarkeit erreicht sein. In kürzester Zeit müsste Deutschland in großem Umfang neue Darlehen aufnehmen. Mit Steuererhöhungen wäre es kaum getan; diese Geldquelle ist nicht ergiebig genug.

Eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um drei Prozentpunkte bringt dem Fiskus gerade mal 24 Milliarden Euro zusätzlich.

Die andere Möglichkeit an Geld zu kommen wäre die Emission von Wertpapieren.

Der Staat müsste gewaltige Volumina an Bundesanleihen ausgeben. In einer solch kniffligen Lage gäbe es

einen Ausweg, der verführerisch einfach ist.

Der Staat hält die Zinsen künstlich niedrig und verringert die Verschuldung indem er die Notenpresse rotieren lässt. Die Inflation entwertet das Geld, der Staat enteignet seine Gläubiger.

Welche Aussichten! Was erwartet uns in 2009?

Das es in Deutschland so weit kommt, erscheint derzeit höchst unwahrscheinlich.

Ausgeschlossen aber ist es nicht!

Ihr Karl Rosewick



**Blättern im Archiv von Taxi-Intern
Ausgabe 26, Dezember 2002**

Hier nachstehend zu Ihrer Erinnerung mein damaliger Bericht zu Cross-Border-Leasing, die trickreichen Finanzgeschäfte vieler Städte in Deutschland mit Investoren in den USA.

Cross-Border-Leasing

Durch trickreiche Finanzgeschäfte mit Investoren in den USA füllen unsere Städte und Gemeinden ihre leeren Kassen.

„Cross-Border-Leasing“ funktioniert vereinfacht dargestellt so:

Die Kommunen verkaufen oder verpachten Teile ihrer Infrastruktur – Klärwerke, Straßenbahnen, Müllverbrennungsanlagen, Schulen – an Investoren in den USA und leasen sie sofort wieder zurück.

Die amerikanischen Unternehmen, zumeist ertragreiche Versicherungen, Energiekonzerne und Banken, können das Geschäft von der Steuer absetzen. Von dieser Steuerersparnis erhalten die Deutschen einen Barwertvorteil.

Die Beute kann sich sehen lassen. So rechnet die Kölner Messe mit einem Kassenplus von 16,1 Millionen Euro durch die Verleasung der Ausstellungshallen. Gelsenkirchen wird 10 Millionen Euro abkassieren. Der Stadtkämmerer plant 30 öffentliche Gebäude an US-Investoren abzutreten.

Bundesweit hat sich das „Cross-Border-Leasing“ zu einem boomenden Geschäft entwickelt. Die Vermittlerbranche wie Banken, Rechtsanwälte und Unternehmensberater kassieren kräftig mit. Die Kommunalpolitiker lassen sich als Finanzjongleure feiern.

Dabei besteht dazu kein Anlass, so der Bund der Steuerzahler in NRW.



Nicht umsonst behandeln viele Kommunen den Finanzdeal als geheime Kommandosache. Die Risiken werden unter den Tisch gekehrt, so Eberhard Kanski vom Bund der Steuerzahler.

Der Kölner Autor Werner Rügemer, der jetzt vom Bund der Steuerzahler mit dem Journalistenpreis 2002 ausgezeichnet wurde, hat herausgefunden, dass es sich bei den Investoren häufig um Briefkastenfirmen handelt, die auf den Cayman Islands gegründet wurden. (Die Insel -31.000 Einwohner, 700 Banken- gilt als Oase der Geldwäsche).

Die Verträge, die zwischen den Investoren und den deutschen Kommunen abgeschlossen werden, laufen im Schnitt über 30 Jahre.

In der Regel gilt USA-Recht, das für enorme Schadenersatzansprüche bekannt ist.

Kommt es zu einem Konfliktfall, werden die Deutschen wohl bis auf die Knochen abgenagt, sagt Jörg Frank, Finanzexperte der Grünen in

Köln. Der Konfliktfall könnte schneller eintreten, als manchem Kämmerer lieb ist. Werner Rügemer warnt vor Vertragsklauseln, die garantieren, dass die geleasteten Anlagen in vollem Umfang funktionsfähig erhalten werden müssen.

„Aber wer kann zum Beispiel garantieren, dass Müllverbrennungsanlagen in 30 Jahren noch genauso ausgelastet sein werden wie heute“, so der Sprecher vom Bund der Steuerzahler in NRW.

Völlig unbeachtet bleibt die moralische Dimension.

„Unsere Politiker stellen Steuerzahler gerne an den Pranger, die die Abgabenlast durch das Ausnutzen von Steuerschlupflöchern mindern“, so der Bund der Steuerzahler. Die ganze Last dieser Transaktionen trage der amerikanische Steuerzahler.

Die Deutschen werden erst zur Kasse gebeten, wenn etwas schief geht, dann aber richtig. Die Aachener Kommune muss jetzt Millionen Euro berappen, weil die geplante Verlea-

sung der Müllverbrennungsanlage nach langen Verhandlungen nicht zustande gekommen ist.

Aber die Berater hielten nun die Hand für ihre Dienste auf. 16,5 Millionen Euro Honorar – ein schmerzliches Lehrgeld. Auf dem Betriebshof der Rheinbahn in Düsseldorf müsste eigentlich die USA-Flagge wehen. Die Amerikaner haben 1996 das Gebäude von der Düsseldorfer Rheinbahn geleast und an das Bus- und Bahnunternehmen umgehend zurückverleast.

Dieses Geschäft, das lediglich auf dem Papier stattfand, hatte für die Rheinbahn erfreuliche Konsequenzen: Sie kassierte Millionen, weil das US-Unternehmen mit dieser finanziellen Investition im Ausland reichlich Steuern sparte und seinen Geschäftspartner daran teilhaben ließ.

In den letzten Monaten war eine Delegation vom Rhein aus Düsseldorf in Chicago und brachte dort das Schienennetz der Rheinbahn und die Tunnel der hiesigen U-Bahn an den Mann, sprich Investor.

Mit über 63 Millionen Dollar in der Tasche als Beteiligung an der Steuerersparnis kamen die Düsseldorfer zufrieden zurück. Die Bahnen, die auf diesen zurückgeleasten Schienen fahren, gehören ebenfalls einer US-Investoren-Gesellschaft.

Welch eine verrückte Welt. Wer kann diese finanziellen Tricks der Kommunen noch verstehen. Wissen wir doch als Bürger, dass U-Bahn-Tunnel nur mit dem Zuschuss vom Land gebaut werden können.

Auch das Schienennetz der Bahnen und die Bahnen und Busse werden vom Land gefördert. Kann dann eine Kommune sich an solch einem „Monopoly“ beteiligen? Dies darf zumindest bezweifelt werden.

K. R.

Oktober 2008

Kämmerer fürchten Nachteile aus Leasinggeschäften mit Investoren aus den USA.

Die weltweite Finanzkrise lässt auch bei vielen Kommunen die Alarmglocken schrillen. Kopfzerbrechen bereiten den Stadt-Kämmerern Geschäfte, die lange vor dem Bankensterben als Rettungsanker für die notorisch klammen Stadtkassen galten.

Städtisches Eigentum wurde an US-Investoren verleast.

Dabei wurde kommunales Eigentum wie Müllverbrennungsanlagen, Messehallen, Straßenbahngleise oder Abwasserkanäle an US-Investoren verleast und sofort wieder zurückgepachtet.

Weil die einst so flüssigen internationalen Partner aufgrund der aktuellen Krise jetzt ins Straucheln geraten sind, könnten auf die Kommunen höhere Kosten zu kommen.

Um von Steuervorteilen in den USA zu profitieren, hatten sich Mitte der 1990er Jahre viele Kommunen auf CBL-Geschäfte eingelassen.

Städtisches Eigentum wurde in der Regel für 99 Jahre an den US-Investor verleast, gleichzeitig allerdings für eine Laufzeit zwischen 25 und 30 Jahren zurückgemietet.

Der Investor zahlte die Leasingrate für die gesamte Laufzeit, erhielt jedoch in den USA einen Steuervorteil von dem er zwischen vier und fünf Prozent – meist Millionensummen – sofort an die Stadt abgab. Der Großteil des Kaufpreises floss an Banken, die das gesamte Geschäft abwickeln und an Versicherungen, die für die Geschäfte bürgen.

Die Banken legten den von ihnen verwalteten Teil des Kaufpreises am Kapitalmarkt an, um mit den erziel-

ten Renditen unter anderem die laufenden Leasingraten sowie den von den Kommunen nach etwa 30 Jahren angestrebten Rückkauf der Infrastruktur zu finanzieren.

„Wenn die beteiligten Banken jetzt Pleite gehen, ist die Verkaufssumme pfutsch“, sagte der Kölner CBL-Experte Werner Rügemer. Im schlechtesten Fall blieben die Städte dann gegenüber ihrem Investor zahlungspflichtig.

Das Geld für den Rückkauf der Stadthalle oder des Schienenverkehrs müssten sie dann selber neu aufbringen.

Etwa 50 Kommunen ließen sich bis zum Verbot dieses Steuerlochs durch den US-Senat 2004 auf rund 200 solcher Geschäfte ein. Versicherer war dabei oft der AIG-Konzern, dessen Pleite von der US-Notenbank kürzlich mit einem Kredit von 85 Milliarden Dollar abgewendet wurde.

Die Ratingagenturen, die Noten für die Finanzstärke eines Unternehmens vergeben, strafen den Versicherer ab. Erwartet wird, dass er seine gestiegenen Kreditkosten nun auf die Kunden abwälzt.

Auf diesem Wege wird uns die internationale Finanzkrise doch noch erreichen.

Wobei wir natürlich alle, besonders in 2009, den schärferen Wind spüren werden. Einen Wirtschaftszuwachs wird es in 2009 nicht mehr geben.

Das heißt, eine Rezession wird uns treffen und die Arbeitslosen-Zahlen werden wieder steigen.

Der Verbraucher wird die Zeche zahlen müssen.

Karl Rosewick

Aktuelle Schwerpunktaktion der BGF für Taxifahrer in Berlin

Am 1. und 2. Oktober 2008 lief auf dem Parkplatz bei der Innung des Berliner Taxi-Gewerbes e.V. eine Schwerpunktaktion der BGF-Hamburg mit dem Gurtschlitten.

Eine Aktion, die mit großem Erfolg durchgeführt werden konnte.

Die Mitarbeiter von Taxi- und Mietwagenunternehmen sind spezifischen Gefährdungen und Belastungen ausgesetzt. Die Statistik zeigt einen Schwerpunkt bei den Verkehrsunfällen: Sie machen etwa die Hälfte der meldepflichtigen und damit folgenschweren Unfälle aus. Wirksamen Schutz bei Verkehrsunfällen bietet der Sicherheitsgurt in Kombination mit dem Airbag. Zusammen verringern sie das Risiko, bei einem Verkehrsunfall schwer oder tödlich verletzt zu werden um 80%. Eine vergleichbare Zuverlässigkeit können nur wenige Sicherheitssysteme erreichen. Trotz dieser Fakten legen viele Taxifahrer den Sicherheitsgurt nicht an. Sie verzichten

darauf, weil sie glauben, sie bräuchten den Gurt nicht anzulegen. Dies ist so nicht richtig. Denn die Befreiung von der Anlegepflicht gilt nur bei der Fahrgastbeförderung. Andere befürchten, dass der Gurt bei der Flucht vor einem Gewalttäter hinderlich sein könnte. Auch dies stimmt so nicht. Polizisten und andere Experten für Gewaltdelikte vertreten heute die Auffassung, dass der Sicherheitsgurt auch in einer Überfallsituation für den Fahrer einen Schutz darstellen kann. Dieses Thema wird ausführlich in den Taxiseminaren der BGF behandelt. Hinzu kommt, dass das Risiko, in der Folge eines Verkehrsunfalls ernsthafte Gesundheitsschäden zu erleiden, um ein Vielfaches höher ist als das vergleichbare Risiko durch Überfälle und Gewaltdelikte.

Aus den vorgenannten Gründen startete die BGF im September 2008 eine Aktion für sichere Arbeitsplätze im Taxigewerbe. Im Rahmen der Aktion setzt die BGF den Argumenten gegen den Gurt begründete Argu-

mente dafür entgegen. Aber sie arbeitet nicht nur mit überzeugenden Argumenten, sondern setzt auch unmittelbar an den Erfahrungen der Fahrer an. Aus Schaden wird man klug – und wer als Gurtmuffel einmal einen Unfall erleben musste, greift danach meist konsequent zum Sicherheitsgurt. Diese Erfahrung will die BGF in der Realität vermeiden, aber mit ihrem Gurtschlitten kann man sie ganz gefahrlos machen.

BGF

Kommentar der Taxi-Intern-Redaktion: Unser Vorsitzender Dieter Zillmann ist Mitglied im Vorstand der BGF-Hamburg. Sie sollten sich nun an D. Zillmann wenden und ihn bitten, damit der Gurtschlitten der BGF auch zu Ihnen kommen wird. Auch unsere Kolleginnen und Kollegen in Nordrhein-Westfalen sollten durch den Gurtschlitten lernen, wie wichtig das Anlegen des Gurtes für ihr Überleben sein kann.

Taxi-Intern-Redaktion

Ministerialrat a.D. Wilfried Thomas verstorben

Wir haben die traurige Pflicht, Ihnen mitzuteilen, dass der frühere BZP-Berater, Herr Wilfried Thomas, verstorben ist. Wie bekannt wurde, ist Herr Thomas am Donnerstag, den 17.07.08 in seiner neuen Wahlheimat Warburg verschieden.

Der am 24. April 1923 in Friedeberg/Neumark geborene Verwaltungsschulabsolvent verbrachte einen Großteil seines Lebens in Düsseldorf. Sein Berufsleben gestaltete er mit einer sehr erfolgreichen Verwaltungskarriere, die ihren Höhepunkt darin fand, dass er als Nicht-Jurist Referatsleiter für Rechtsangelegenheiten der Personenbeförderung im Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen wurde. Dort pflegte er bereits enge Kontakte zum Taxigewerbe, das ihm immer mehr als ein bloßes Steckenpferd war. Zu einigen Kollegen in der Branche entwickelten sich durch die Zusammenarbeit enge persönliche Freundschaften.

Nachdem Wilfried Thomas 1986 als Ministerialrat von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen in den Ruhestand versetzt wurde, übernahm er im selben Jahr die Position eines Beraters des BZP-Vorstandes und leitete daraufhin auch sieben Jahre lang die Bonner Geschäftsstelle des BZP.

Mit dem Tode von Wilfried Thomas verliert das Gewerbe nicht nur einen uneigennütigen Ratgeber, sondern auch einen großen Freund!

Taxifahren ist nun auch in Düsseldorf teurer!

Eine durchschnittliche Tour über fünf Kilometer kostet jetzt 10,55 € - **Fahrpreis vor der Tarif-Anhebung € 9,80.** Das entspricht einer Erhöhung von 8,2%. Zuletzt wurden die Fahrpreise vor 3 Jahren erhöht. (Das Taxi-Gewerbe in Düsseldorf hatte eine Anhebung von 10% gefordert).

Da wollte die Stadt-Verwaltung nicht mitziehen.

Vor allem die hohen Benzinpreise machen dem Taxi-Gewerbe zu schaffen. Hinzu kommen gestiegene Werkstattkosten und Neuwagenpreise. Wir kämpfen täglich ums Überleben, so der Vorstandsvorsitzende Denis Klusmeier von der Taxi-Düsseldorf eG. Nicht allzu bereitwillig haben die Düsseldorfer Politiker dem Drängen des Taxi-Gewerbes nachgegeben. Noch im vergangenen Jahr haben Union und FDP eine Erhöhung abgelehnt, mit der Begründung, dass es am Service hapere, unfreundliche Fahrer ohne

Ortskenntnis und schwere Mängel an den Fahrzeugen festgestellt werden mussten. Bei regelmäßigen Kontrollen der Behörden, vor allem am Flughafen, hagelte es lange Zeit Bußgelder.

Das sei jetzt, so die Behörde, alles viel besser geworden. Es gebe nun weniger Beschwerden.

Die Tarifänderung soll nun auch dazu führen, dass die Preise transparenter geworden sind. So wurden die unterschiedlichen Tag- und Nachtarife sowie der Sonntagstarif abgeschafft. Jetzt gibt es einen einheitlichen Kilometerpreis von 1,70 €.

Auch für die Messegäste soll Taxifahren attraktiver werden. Für die Fahrt vom Flughafen nur Messe sind nun 13,00 € pauschal fällig.

Sieht man den langen Kampf mit dieser Tarifierhöhung - über 3 Jahre - und die mäßige Anhebung von 8,2 Pro-

zent, so ist jetzt schon abzusehen, wann das Düsseldorfer Taxi-Gewerbe erneut eine Anhebung beantragen muss. Denn die Kosten laufen dem Taxi-Unternehmer einfach weg. Und es ist doch absehbar, wann er mit den neuen Einnahmen nicht mehr zurechtkommen wird.

Ein erneutes Warten über 3 Jahre wird es in Zukunft nicht mehr geben können. Hier müssen die politischen Parteien in Zukunft flexibler reagieren. Besonders, da ja z. B. die Deutsche Bahn AG in jedem Jahr ohne große Probleme die Fahrpreise um jeweils ca. 3,9 % angehoben hat.

Aber auch der ÖPNV hat da ja keine Hemmungen und hebt die Preise regelmäßig an. Nur bei diesen kleinen selbstständigen Unternehmern im Taxi-Gewerbe macht man diese Schwierigkeiten.

Es bleibt also zu hoffen, dass in der Politik in Zukunft die Vernunft einziehen wird, und dass man für die Sorgen des Taxi-Gewerbes Verständnis zeigen wird.

Karl Rosewick

Rechtsanwälte Dr. Hoog, von Stosch & Poyraz

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
- Arbeitsrecht

Mitglieder-Versammlung Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen

auf Einladung der Taxi-Düsseldorf eG am 21.10.08 in Düsseldorf

Dafür ein herzliches Dankeschön an die Gremien der Taxi-Düsseldorf eG. Hier insbesondere an die Kollegin M. Rübeler und den Kollegen D. Klusmeier.



Es war eine schöne Veranstaltung.

Dieter Zillmann eröffnete die Mitglieder-Versammlung und gab einen Überblick über die Arbeit des Verbandes. Dabei gab er zu erkennen, dass am Beispiel Dortmund durchaus ein Fahrtenzuwachs zu erkennen war, der sich aber nach bekannt werden der Finanzkrise nun ins Gegenteil entwickeln würde.

Zillmann: In den nächsten Wochen und Monaten werden wir erst noch erfahren, wo die Finanzkrise hinführen wird.

Dann brachte er den Hinweis auf einen Modellversuch von Video-Überwachung in Bremen. Zillmann hat nun die Hoffnung, dass dieser Modellversuch eventuell dazu führen wird, dass bundesweit eine Video-Überwachung in Taxen zum Schutz gegen Überfälle eingeführt werden könnte. Erschreckend, so Zillmann, seien die gestiegenen Kosten in der Haftpflicht-

versicherung für Taxen. Er würde davon ausgehen, dass hier eine Prämien-Steigerung von über 15% zu erwarten ist.

Zillmann: In Fachkreisen spricht man heute schon davon, den Taxi-Fahrer besser zu schulen oder gar nur noch als Berufskraftfahrer zuzulassen.

Auch gab er noch einmal den Hinweis, sich auch bei jeder Fahrt anzugurten. Die Kosten, verursacht durch die schweren Unfälle, müssen wir tragen, so Zillmann. Er kam dann noch auf seine Verabschiedung bei der Taxi-Messe in Köln zu

sprechen. Dann wäre seine Arbeit im Präsidium beendet, wobei er danach seine Arbeit in einigen Gremien des BZP und bei der BGF weiterführen werde.

Auch würde er im Taxi-Verband und in der Taxi-Dortmund eG seine Arbeit wie bisher weitermachen. Er forderte alle Kolleginnen und Kollegen auf nach Köln zur Taxi-Messe zu kommen. Und er konnte den Mitgliedern mitteilen, dass der BZP in Köln einen neuen Stand präsentieren könne. Dr. Hoog gab dann einen Überblick zum Jahresabschluss 2007. Danach wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Leider fehlten wie üblich einige Mitglieds-Zentralen. Schade, besonders, da ja die einladenden Kollegen aus Düsseldorf sich soviel Mühe gemacht haben. Zillmann



gab dann noch einen kurzen Überblick zur BZP-Satzungsänderung, und dass er der Meinung sei, dass diese Änderung ein Vorteil für den BZP sein werde.

Nach der Mittagspause gab es einen Gastvortrag der Kollegin Gisela Spitzlei zum Thema Abrechnung von Krankenfahrten und Verträge mit den einzelnen Krankenkassen.

Frau Spitzlei hatte es nicht leicht den Zuhörern klar zu machen, dass der größte Feind von vernünftigen Verträgen, das Taxi-Gewerbe selbst sei.

Wenn das Taxi- und Mietwagengewerbe einig wäre, käme es, so Frau Spitzlei, nicht zu solchen ruinösen Verträgen. Die Kassen würden auf das Angebot der Taxi-Unternehmen einsteigen, wobei auch die Kassen nicht anders handeln könnten. Da würde dann schon einmal der laufende Kilometer den Kassen mit € 0,29 in Rechnung gestellt.

Welch ein Schwachsinn.

Gegen 16:30 Uhr beendete Zillmann die Mitglieder-Versammlung. Er dankte allen Teilnehmern für die rege Teilnahme und wünschte eine gute Heimfahrt.



Testbericht Mercedes-Benz B 170 NGT

der taxi news 7/2008 entnommen

Für interessierte Taxiunternehmer, die nach alternativen Antriebsarten suchen, und denen vielleicht die explodierenden Kraftstoffpreise Angst und Bange machen, ist nun ein weiteres Modell zur Auswahl hinzugekommen: Die Mercedes B-Klasse.

wirkte sich aber extrem positiv auf meine Rückenmuskulatur aus! Ich hatte nach einem längeren Tag keinerlei Beschwerden oder Ermüdungserscheinungen.

Die anderen Sitze haben gute Urteile bekommen. Ein Fahrgast bemerkte allerdings ein gewisses „Parkbank



Besonders sparsame und umweltschonende Autos erhalten bei Mercedes das Merkmal „Blue EFFICIENCY“. Und da erwiesenermaßen Erdgas diese Kriterien erfüllt hat, hat die neue B-Klasse diesen Schriftzug zusätzlich bekommen.

Mit der Modellpflege (neu-deutsch: „Face Lifting“) kam auch das Erdgas. Und da ich gerade beim Übersetzen bin, NTG heißt: Natural Gas Technology. Mit diesem Auto kriegt man also die begehrte grüne Plakette ohne Probleme!

Nun zur Praxis. Das Design ist nach wie vor dynamisch und schön. Der erhöhte Einstieg dürfte für manche unserer Kunden etwas schwierig zu bewältigen sein, dafür ist dann aber die hohe Sitzposition ein angenehmer Vorteil. Der Fahrersitz ist fest,

Gefühl“ nicht von der Hand weisen zu können. Er meinte, dass man eher auf als in den Sitzen sitzt . . .

Der für mich, schon bei der alten B-Klasse, zu kleine Kofferraum, ist wegen des zusätzlichen Erdgastanks noch kleiner geworden. Für normale Fahrten (2 bis 3 Personen) müsste er aber ausreichen. Wenn man die Rücksitze umklappen kann, entsteht eine ebene Ladefläche.

Das Fahren an sich ist ein Genuss! Tolle Federung. Leichtes, direktes Lenken. Der 116 PS Motor könnte in den unteren Drehzahlen mehr Kraft haben, holt dann aber schnell auf. Das Automatikgetriebe schaltet total unbemerkt in die Gänge, klasse! Das Motorgeräusch ist super leise. Um das nahezu unbemerkte Umschalten von Ergas auf Superbenzin zu ver-

meiden, bin ich zweimal schon früher zur Zapfsäule gefahren. Beispiel: 11,17 l Erdgas, 12,05 €, 186,80 km. Völltanken heißt übrigens nicht immer volltanken. Manchmal ist schon früher Schluss! Der Füllstand des Tanks ist gut sichtbar im Display. Die Erdgas-Technologie hat für mich allerdings immer noch ein Reichweiten-Problem! Die angegebenen ca. 300 Kilometer sind mir einfach zu wenig. Als nur Stadtfahrer geht's.

Tankstellen sind ausreichend vorhanden. Aber bei Überlandfahrten? Grundpreis für dieses schicke Auto: 21.900,00 € netto (Standardpaket „Das Taxi“). Ansonsten: 24.200,00 € netto (zzgl. Taxipaket). Hat großen Spaß gemacht, ihn zu fahren und sollte jeder mal tun.

Immer ´ne Handbreit Asphalt unter den Rädern wünscht

Mathias Guhl

So etwas gibt es im Taxi-Gewerbe!

Ich hatte in diesem Sommer einen wichtigen Termin in einem Röntgen-Institut mitten in der Innenstadt von Düsseldorf und die Anfahrt mit dem eigenen Wagen war wegen Parkplatzmangel nicht möglich. Also ging ich nach der Untersuchung zum Taxenplatz vor dem Holiday-Inn am Graf-Adolf-Platz. Der Fahrer begrüßte mich sehr herzlich, stellte fest, er freue sich mich fahren zu dürfen und fuhr nun meinem Wunsch entsprechend nach Düsseldorf-Gerresheim.

Kurz nach der Abfahrt stellte ich fest, dass der Fahrer seinen Taxameter nicht eingeschaltet hatte. Als ich den Fahrer darauf aufmerksam gemacht hatte, bekam ich zur Antwort: Er wäre der Chef, er würde mich kostenlos nach Gerresheim fahren, es wäre für ihn eine große Freude mich wiederzusehen. Ich gab zur Antwort: Das geht doch nicht, bitte, er müsse doch sein Geld verdienen. Aber all mein Reden hatte keinen Erfolg. Wir haben uns bis Gerresheim sehr nett unterhalten. Bei mir zu Hause angekommen, wünschte er mir alles Gute und vor allem viel Gesundheit. Mir gelang es dann doch noch ihm 10,00 Euro auf das Armaturenbrett zu legen. Der Fahrpreis wäre bei 15,00 Euro gelegen.

Habe diese Fahrt in guter Erinnerung und denke oft an diesen Kollegen.

Nun, auch so etwas gibt es im Taxi-Gewerbe.

Herzlichen Dank
Ihr Karl Rosewick

Fachgruppen des BZP gehören zur Vergangenheit

Nun soll, nun wird es diese Fachgruppen nicht mehr geben. Eine normale Weiterentwicklung des BZP.

Wir, als Mitglieder der Fachgruppe „Z“, können nun froh sein, dass wir schon seit einigen Jahren dem Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen angehören.

Das heißt aber auch, dass die anderen Mitglieder der Fachgruppe „Z“ im Raum Berlin-Bremen und Frankfurt sich den jeweiligen Landesverbänden anschließen müssen. Oder es müssten weitere Landesverbände in den einzelnen Ländern gegründet werden. Ob nun die Fachgruppen-Mitglieder aus den Zentralen untergebuttert werden, bleibt abzuwarten. Hier die alten Landesverbände, zum Teil auch heute noch mit den Einzelmitgliedern - da die Taxi-Zentralen die nun eine neue Heimat

finden müssen. Wurde im Vorfeld diese Situation gesehen oder überwiegt der Wille die alten Strukturen wieder herzustellen?

Natürlich könnte solch eine Änderung für den BZP von Vorteil sein. Gebe es dabei nicht die alten Gegensätze zwischen den Einzelorganisationen und den Organisationen der Taxi-Zentralen.

Hoffentlich sind diese Probleme bedacht worden, denn auch diese Änderung der Organisationsform des BZP birgt Gefahren, die bedacht werden sollten. Wir können nur hoffen, dass die Vernunft siegen wird, und dass die Landesverbände auch ihre Satzungen ändern werden. Eines darf es nicht geben! Die Taxi-Zentralen sollten auch jetzt eine Heimat, eine Interessen-Vertretung finden können.

Wir, die wir den Hickhack der vergangenen Jahre kennen befürchten, dass die Neuregelung zu neuen Problemen führen kann. Besonders, da nun auch noch ein Wechsel in der Spitze des BZP stattgefunden hat.

Dies darf nicht sein! Dazu darf es nicht kommen. Das Taxi-Gewerbe braucht eine starke Vertretung im Hinblick auf die anstehenden Probleme, die gelöst werden müssen.

Dazu gehört aber auch ein Umdenken bei den Landesverbänden. Erst dann wird es für die Zukunft ein besseres Miteinander geben.

Leben wir in der Hoffnung, dass es so kommen wird.

Ihr
Karl Rosewick

Kein Fiskaltaxameter in Berlin geplant?

Die Eingabe des BZP in Berlin gegen das Vorhaben zur Einführung eines Registrierkassen-Taxameters hat wohl Erfolg gehabt, als dass dieses Vorhaben zunächst von der politischen Tagesordnung genommen worden ist.

Das Bundeskabinett hat deshalb am 30.07.2008 beschlossen, ausschließlich die Vorhaben aus dem Gesetzentwurf, die in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales fallen, weiter zu verfolgen und auch am 01.01.2009 in Kraft treten zu lassen. Dies bedeutet für neun Branchen insbesondere verschärfte

Meldepflichten, welche der Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung dienen sollen.

So sollen die Beschäftigten, also auch die des Taxi- und Mietwagen-gewerbes, dann ständig bei ihrer Beschäftigung den Pass oder den Personalausweis mit sich führen.

Der Führerschein oder der Sozialversicherungsausweis reichen dann nicht mehr aus, da diese Papiere nicht fälschungssicher sind.

Der Arbeitgeber hat die Verpflichtung, die Mitarbeiter auf diese Mitführpflicht des Ausweises hinzu-

weisen. Eine weitere Verpflichtung für den Arbeitgeber wird es dann sein, die Beschäftigten sofort bei der Rentenversicherung anzumelden.

Nach aktueller Aussage aus dem Bundesministerium für Finanzen gegenüber dem BZP ist derzeit also definitiv der Registrierkassen-Taxameter aus diesem Gesetz herausgenommen, das Vorhaben insgesamt liegt aber nur auf Eis und wird nach heutigem Stand, allerdings bereits mit Modifikationen, die sich aus den Stellungnahmen entwickelt haben, wieder aufgegriffen.

Dies kann möglicherweise sogar noch dieses Jahr geschehen.

K.R.

Flughafen Düsseldorf darf weiter wachsen

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke ist erleichtert. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster hat die im November 2005 erteilte Betriebsgenehmigung für den Düsseldorfer Flughafen gestern endgültig bestätigt und die letzten beiden Klagen dagegen abgewiesen.

„Diese positive Entscheidung gibt dem Flughafen abschließend Sicherheit und die Möglichkeit, weiter zu wachsen“, erklärte der CDU-Politiker. „Sie bedeutet Planungssicherheit für den Flughafen, die Region und das Land.“

Die Betriebsgenehmigung sieht unter anderem die Ausweitung des Flugbetriebs auf insgesamt 131.000 Flugbewegungen in den sechs ver-

kehrsreichsten Monaten des Jahres vor. Gleichzeitig wird die Zahl der in der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) planbaren Landungen auf 33 erhöht.

Auch die Öffnungsklausel, die dem Flughafen ein weiteres Wachstum von rund 700 Starts und Landungen ermöglicht, wurde vom OVG bestätigt.

Nach Ansicht des Gerichts rechtfertigt die Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr die vom NRW-Verkehrsministerium im November 2005 veränderte Betriebsgenehmigung. Zudem habe der Airport die Kosten für den Schallschutz bei den Anwohnern übernommen. Das Oberverwal-

tungsgericht hat eine Revision nicht zugelassen. Dagegen ist jedoch eine Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht möglich.

Die Ausweitung der Betriebsgenehmigung hatte eine Flut von Protesten ausgelöst. Unter anderem hatten die Städte Essen, Krefeld, Neuss, Meerbusch und Ratingen Einspruch gegen die Erweiterung eingelegt. Christoph Lange, der Vorsitzende des Vereins Bürger gegen Fluglärm, betonte, die Fluglärm-Gegner seien nicht gegen den Flughafen, sondern für den Lärmschutz der Anwohner. Diese hätten ein Anrecht auf Nachtruhe.

Für das Taxi-Gewerbe, auch aus den umliegenden Kommunen, ist dieses Urteil sehr wichtig.

Die Region braucht den Düsseldorfer Flughafen.

Karl Rosewick

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

Ansichten und Aussichten

Und nun sind die Fachgruppen der Landesverbände wie auch die Fachgruppe „Z“ entfallen.

Ein mutiger Schritt in die richtige Richtung? Oder?

Ich hoffe, dass sich alle Verantwortlichen diesen Weg richtig überlegt haben. Dann wird es ein Erfolg werden, da ja die Einigkeit und nur die Einigkeit stark machen wird.

Aber dazu gehört natürlich auch ein Umdenken in den Landesverbänden, denn ohne eine Änderung der jeweiligen Satzungen wird es nicht gehen.

Der blinde Aktionismus einiger Länger der Bundesrepublik im Hinblick auf die Feinstaubbelastung, nötigt dem Betrachter ein Staunen ab, da jedes Land seine eigenen Ideen einbringen möchte.

Feinstaub!

Alle Jahre wieder macht der Feinstaub großen Wirbel besonders, da keiner richtig weiß wie es weiter gehen soll. Doch dieses Mal wird sich der Staub nicht so schnell wieder legen – ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) wird weiterhin für Bewegung sorgen.

Wir sollten uns folgendes vorstellen: Es ist Sommer 2009 und jede Kommune des Landes hat ihren eigenen Aktionsplan zur Luftreinhaltung. Denn genau dazu kann sie nach dem EuGH-Urteil in Zukunft gezwungen werden.

Möglich also, dass ab 2009 der Lkw-Fahrer vor den Toren der Stadt erst einmal sein Handbuch mit Informationen über Altstadtringe, Aus-

nahmeregulungen und Ausweichstrecken heraus kramen und studieren muss.

Eines wird dabei in den aktuellen Diskussionen vergessen: Noch immer ist überhaupt nicht klar, wie die Feinstaubbelastung effektiv verringert werden kann.

Wer einen realistischen Blick auf bereits bestehende Unweltzonen wirft sieht schnell, dass die durchführenden Maßnahmen wenig zielführend sind. Außerdem besteht die Gefahr, dass der Verkehrssektor im Vergleich zu anderen großen Feinstaubverursachern wie die Industrie unverhältnismäßig stark belastet wird.

Warten wir es ab, welcher Schwachsinn da noch auf uns zukommen wird.

Die Entwicklung der Tarife in den Großstädten wie auch in den Landkreisen zeigt nach oben. Natürlich wird es nicht anders gehen.

Denn sehen wir z.B. die Deutsche Bahn, die auch in diesem Jahr ihre Fahrpreise um ca. 3,9% anheben wird, so müssen wir begreifen, dass auch wir in jedem Jahr den Taxi-Tarif den gestiegenen Kosten anpassen müssen. Besonders der Taxi-Unternehmer vor Ort tut sich dabei sehr schwer. Wobei er begreifen muss, dass auch das Taxi-Gewerbe stetig seine Preise anpassen muss.

Selbst große Zentralen in Nordrhein-Westfalen warten zum Teil fast 2 Jahre auf eine Tarif-Anhebung.

Liegt heute die Inflationsrate bei geschätzten 3,9% real, so müssen wir begreifen, dass die Tarife angepasst werden müssen. Und dabei sollten

Sie vor Ort dazu übergehen, in jedem Jahr maßvoll anzuheben, anders wird es nicht gehen. Dieter Zillmann hat nun altersbedingt seine Position im Präsidium des BZP abgegeben.

Unser Dank geht an ihn für seine Arbeit über viele Jahre im Taxi-Gewerbe, an dieser für uns so wichtigen Stelle.

Zillmann ist heute noch in vielen Gremien tätig. Und er ist auch noch der Vorstandsvorsitzende im Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.. Hier sollten wir hoffen, dass er uns in dieser Position noch lange erhalten bleiben wird. Für uns ein Vorteil!

Dieter Zillmann war immer ein richtiger Taxi-Unternehmer. Die Interessen des Taxi-Fahrers standen für ihn immer an erste Stelle.

Nun wird es die Fachgruppen-Regelung nicht mehr geben. Auch damit entfallen die festen Positionen der beiden Vertreter im Vorstand des BZP. Diese Regelung kam natürlich den Interessen der Fachgruppe „Z“ sehr entgegen.

Hoffen wir, dass diese Neuregelung für beide Seiten Vorteile bringen wird.

Eines muss festgehalten werden, ohne das Verständnis für einander, ohne dass die Interessen der Taxi-Zentralen gewahrt bleiben, wird es auch in Zukunft nicht gehen. Das Ende der Fachgruppen ist ein Experiment, wo heute noch keiner sagen kann wie es ausgehen wird. Hoffen wir das Beste im Sinne der Kollegenschaft.

Wünsche Ihnen nun für die anstehende Vorweihnachtszeit ein gutes Geschäft und ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie einen harmonischen Jahreswechsel.

Ihr Karl Rosewick

Automobile

Mercedes hat nun das erste Hybridauto mit leistungsfähiger Lithium-Ionen-Batterie vorgestellt.

Sie nimmt etwa so viel Raum ein wie ein gewöhnlicher Blei-Akku zum Starten des Motors. Allerdings empfiehlt es sich nicht, die Pole zu berühren. Das Ding hat volle 120 Volt.

Ab nächstem Jahr soll diese Batterie in einem Luxus-Mercedes der S-Klasse zum Einsatz kommen. Es wird das erste serienmäßige Hybridauto der Welt sein, dessen Stromantrieb sich aus einer Lithium-Ionen-Batterie speist. Daimler will sich mit diesem Schritt wieder an die Spitze einer Antriebsentwicklung setzen, mit der die japanischen Hersteller Toyota und Honda ihre europäischen Konkurrenten seit Jahren vorgeführt haben.

Das Hybridkonzept, bei dem ein elektrischer Zusatzantrieb Bremsenergie speichert und beim Beschleunigen wieder abgeben kann, spart Kraftstoff - vor allem im Stadtverkehr, in dem sich die meisten Autos täglich bewegen. Wie stark sich dieser Effekt bemerkbar macht, bestimmt vor allem die Batterie. Sie muss möglichst schnell Energie aufnehmen und wieder abgeben, denn Brems- und Beschleunigungsphasen sind von kurzer Dauer.

Genau dafür eignen sich Lithium-Ionen-Batterien ideal. Entsprechend erstaunliche Werte weist Mercedes aus: Der S 400 Blue-Hybrid verfügt über einen V6-Motor mit 279 PS, der von einem 20-PS-Elektromotor unterstützt wird. Dieses Antriebsduo sorgt für 250 km/h Höchstgeschwindigkeit, beschleunigt den Wagen in nur 7,2 Sekunden auf 100 km/h und begnügt sich im europäischen Norm-Test mit 7,9 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer. Das ist ein Weltsparekord für Luxusau-

tos mit Ottomotor. Der Konventionelle Mercedes S 350, von dem das Hybridmodell abgeleitet wurde, schluckt 10,1 Liter. Die Verbesserung beträgt demnach über 20 Prozent - und das mit der Kraft aus einem Akku im Aktenkofferformat.

Die bisher bekannten Hybriden von Toyota und Honda dagegen haben wuchtige Nickel-Metallhydrid-Akkus, die einen erheblichen Teil des Hofferraums füllen. Mit der Premiere der Lithium-Ionen-Technik feiert nun



Mercedes ebenso wie die europäische Zulieferindustrie einen signalkräftigen Etappensieg nach Jahren blamablen Rückstands. Die Batteriezellen stammen nicht aus Asien, sondern vom französischen Lieferanten Saft. Integriert wurde die Hybridtechnik vom Systemlieferanten Continental, der im kommenden Jahr auch das BMW-Flaggschiff der 7er-Reihe mit einem solchen Antrieb ausrüsten wird.

Continental-Vorstandschef Karl-Thomas Neumann spricht von einem „wichtigen Durchbruch“.

In Vorbereitung sind dort bereits Stromspeicher mit dem zehnfachen Energiegehalt, etwa 17 Kilowattstunden. Sie sollen bald nur noch 100 Kilogramm wiegen und einen Kleinwagen im reinen E-Betrieb gut hundert Kilometer weit bringen. Im

Laborversuch wurden sogar noch weit höhere Energiedichten erreicht. Auch hier will sich Mercedes an die Spitze des Feldes setzen. Im kommenden Jahr startet eine Kleinserie von Elektro-Smarts, 2010 eine Strom-A-Klasse - beide gespeist aus Lithium-Ionen-Batterien.

Noch allerdings ist diese Form des Stromspeichers sehr teuer. Ein Lithium-Ionen-Akku für den Hybrid-einsatz kostet rund 1500 Euro, die weit größeren Exemplare für reine Elektromobile gut das Zehnfache. Das jedoch hat im Wesentlichen mit den geringen Stückzahlen zu tun, in

denen solche Batterien bisher produziert werden. Analysen von Continental sehen schon für das Jahr 2012 einen Weltmarkt von zwei Millionen Neuwagen mit Hybridantrieb.

Die Herstellungskosten für Batteriezellen würden damit drastisch sinken und die Marktchancen von Elektromobilen entsprechend steigen.

Diese Logik leuchtet auch anderen Industrievorständen ein. Eine Welle von Hybrid- und Elektromobilen wird in den nächsten Jahren in den Handel kommen.

Das heißt, unter dem starken Druck werden alle Autofirmen umdenken müssen.

Wobei das Elektro-Auto oder der Hybridantrieb nur eine Lösung des Problems sein werden

Verehrte Kolleginnen und Kollegen

schon sind wir wieder im Herbst des Jahres angekommen und was hat sich geändert? Nichts! Die enormen Kraftstoffpreise, die uns in den vergangenen Monaten das Leben schwer gemacht haben, sind im Moment etwas freundlicher. Aber ... schon überlegt man bei den erdöl-exportierenden Ländern die Fördermenge zu beschränken, damit der hohe Preis gehalten werden kann. Es ist schon ein böses Spiel, das man da treibt, aber unserer Regierung kann es nur recht sein, wenn man an die Steuern denkt, die sie kassiert. Bundesweit versuchen die Kollegen bei ihren Kommunen einen angemessenen Tarif zu bekommen - immer mit den Bedenken im Nacken, dass man womöglich noch die letzten Fahrgäste verliert.

Andererseits machen sich sogar schon die Fahrgäste Gedanken darüber, wie die Taxifahrer noch über die Runden kommen bei den explodierenden Kosten. Die Stadt Düsseldorf hat jetzt einem neuen Tarif zugestimmt. Schätzungsweise ab Anfang Dezember gibt es in Düsseldorf keinen Winkertarif mehr. Er wurde nicht angenommen. Stattdessen gibt es den sog. Citytarif - €

5,50 inkl. 2 KM Fahrstrecke und 2 Minuten Wartezeit. Danach pro KM € 1,70. Die Stunde Wartezeit beträgt € 27,00. Zusätzlich gibt es zukünftig einen Messe-Flughafen-Tarif Festpreis € 13,00. Großraumzuschlag ab der 5. Person € 3,00 und was der Stadt Düsseldorf am wichtigsten erschien: Am Tag, in der Nacht, an Sonn- und Feiertagen bleibt der Tarif gleich.

Wir werden sehen, was daraus wird.

Sicher hat jeder von Ihnen, liebe Leser, Probleme in der eigenen Stadt. Aber wozu haben wir unsere Verbände? Durch sie können wir viele Probleme erschlagen, in dem sie mit den jeweiligen Landesregierungen verhandeln. Was unsere Verbände angeht stehen auch Veränderungen an. Der BZP hat eine Satzungs-Novelle erarbeitet. Der Vorstand hat in den letzten Monaten Vorschläge entwickelt, wie man es regeln kann, ohne irgendjemand zu benachteiligen, die verschiedenen Gruppierungen zusammen zu bringen.

Also, die vor vielen Jahren entstandenen Fachgruppen - Landesver-



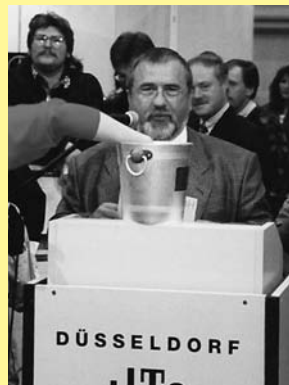
bände und Fachgruppe "Z" sollen sich nun vereinigen. Dies - so denken wir - wird uns bundesweit noch mehr stärken. Sie sollten davon ausgehen, dass zukünftig jedes Mitglied, unabhängig ob Landesverband oder Zentrale - Mitglied des Erweiterten Vorstandes sein kann.

Am 25. August 2008 wurden diese Vorschläge in Frankfurt/Main, auf einer Veranstaltung die allen Mitgliedsorganisationen offenstand, vorgestellt.

In Köln zur Europäischen Taximesse wird dann in der Mitgliederversammlung darüber abgestimmt.

Magdalena Rißels

Ein unruhiger Geist hat das Präsidium verlassen. Er wird uns fehlen.



Fachkundeprüfung

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

- Veranstalter: Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V., Kölner Straße 356, 40227 Düsseldorf, Telefon 02 11-77 76 77 oder 77 76 61
Fax 02 11-77 76 73 oder 77 76 70
- Dozenten: RA von Stosch und RA Dr. Hoog und RA'in Poyratz
Kölner Straße 356, 40227 Düsseldorf

Steuerberater Sturm, Jakobstraße 3-5, 40211 Düsseldorf
- Gebühr: **285,- Euro** (inkl. MwSt.)
160,- Euro (inkl. 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 Schultag zu entrichten
- Kursort: Kölner Straße 356, 40227 Düsseldorf, Taxi- Düsseldorf e.G.
Seminarraum Taxi- Düsseldorf e.G.
- Kursinhalte: Personenbeförderungsrecht, allgemeine Betriebsorganisation und kaufmännische Verwaltung, Arbeits- und Sozialrecht, allgemeine versicherungsrechtliche Bestimmungen für Kraftfahrzeuge, allgemeines Verkehrsrecht, Rechnungs-, Steuer- und Kalkulationswesen.
- Termine: monatlich - **Bitte die genauen Daten unter 02 11-77 76 68 erfragen**
- Unterrichtszeiten: jeweils von 14:30 Uhr bis 18:00 Uhr
- Mindestteilnehmerzahl:
5 Personen

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

Datenfunk über GPS - Bedenken?

1. Wer die Überlegungen zur Nutzung von GPS im Taxi verfolgt, muss zwangsläufig auf das Thema Datenschutz stoßen. Die stete Ortung des Wagens erzwingt ein Bewegungsbild, das nichts anderes ist als Überwachung.

Und das ist sehr bedenklich, denn hier kollidieren grundlegende Rechte jedes Einzelnen: das Recht auf Selbstbestimmung über den Aufenthalt, über Fahrtziele, auf Anonymität. Es fängt mit der Auftragsannahme und Weitergabe sensibler Daten über Funk und Ortung an, es endet noch nicht mit dem Verlassen des Taxis.

Wir kennen diesen uralten Konflikt aus grauer Vorzeit der Droschken. Da will wer auch immer wissen, wo haben sie den und den hingebacht, was hat der ihnen so im Plausch veratet. war er besoffen, wen hat er bei sich gehabt, und so fort.

Wer will, darf, muss es erfahren? Unser Gewerbe lebt auch von Vertraulichkeit! GPS – Nutzung muss folglich Anonymität sicherstellen, so gut es geht. Technik macht's möglich, vielleicht als „Blackbox“, die nur den Verlauf der letzten 30 Sekunden festhält.

Alles darüber hinaus Gehende existiert nicht mehr, wäre da nicht die Datenspeicherung der Telekommunikationsverbindungen, per Gesetz oder durch Missbrauch.

Es gibt halt Dinge, gegen die man wehrlos ist. Man muss sein Verhalten darauf einstellen.

2. In jeder Gemeinschaft gibt es interne Konkurrenz. Interessengemein-

schaften sind dagegen so wenig gefeit wie Genossenschaften. Fruchtbar kann sie sein, wenn sie so fair ist, dass sie nicht gemeinsame Interessen tangiert. Ich sage nur Fahrten- und Kundenklau / Abwerbung. Als bewährte Mittelchen – wer gut schmiert, der gut fährt – stehen zu



Gebote kleine Geschenke, welche die Freundschaft erhalten, kostenlose Dienste, unerlaubte Rabatte, das was Hans so vehement (Heft 43) angeprangert hat als „mafiöses Verhalten...provisionserpressender Portiers...fortschreitende Korruption und Niedergang geschäftlicher Sitten.“

Nicht erwähnt hat er, dass diese Sitten nicht strafbar sind, solange sie nicht von Amtsträgern ausgeübt werden. Und wie immer, wenn einer mit dem Finger auf andere zeigt, weisen drei Finger auf den Zeigenden selbst.

Wer alles hat nicht „Verträge“ mit Firmen, Kliniken, öffentlichen Einrichtungen, Hotels! Wohlgermerkt: nicht die Gemeinschaft als solche, sondern deren einzelne Mitglieder.

Ist das noch Konkurrenz der angeschlossenen Unternehmen untereinander, oder schon Spaltung der Gemeinschaft, Angriff auf gemein-

same Interessen? Es erfordert also sorgsame Differenzierung, um aus berechtigter Abwehr nicht Diffamierung entstehen zu lassen. Wann ist etwas berechtigt, wann wächst ein Spaltpilz heran?

Der Gebrauch des Handys verleitet auch zum Missbrauch. Er sollte aber auch jeden Einzelnen bedenken lassen, dass Schaden an den Gemeinsamkeiten eben immer auch Schaden für den Einzelnen bewirkt, der schließlich Teil des Ganzen ist.

3. Genossenschaften und Interessengemeinschaften sind freiwillige Zusammenschlüsse jener, die allein nicht stark genug sein können, ihre Ziele zu erreichen. Freiwillig!

So mag verstehen wer will, dass ein solcher Einzelner nicht wahrhaben will, dass jedes Mitglied nicht mehr Rechte haben kann als ein anderes.

Gemeinschaftsleben erfordert Zugeständnisse, Nachgeben zu gleichen Teilen, auch wenn es schwer fällt. Trainieren konnte man es in Kindergarten, Schule, Freundschaften, Cliquen, zwangsweise „beim Bund“, in Lebenspartnerschaft, Ehe, und so weiter.

Beim Blick zurück ist da Vieles dumm gelaufen, hat der und Jener nichts hinzugelernt. Kein Grund zur Entmutigung, sondern zum

Nachsetzen und Bessermachen!

Hin und her - Taschen leer

Hans im Glück

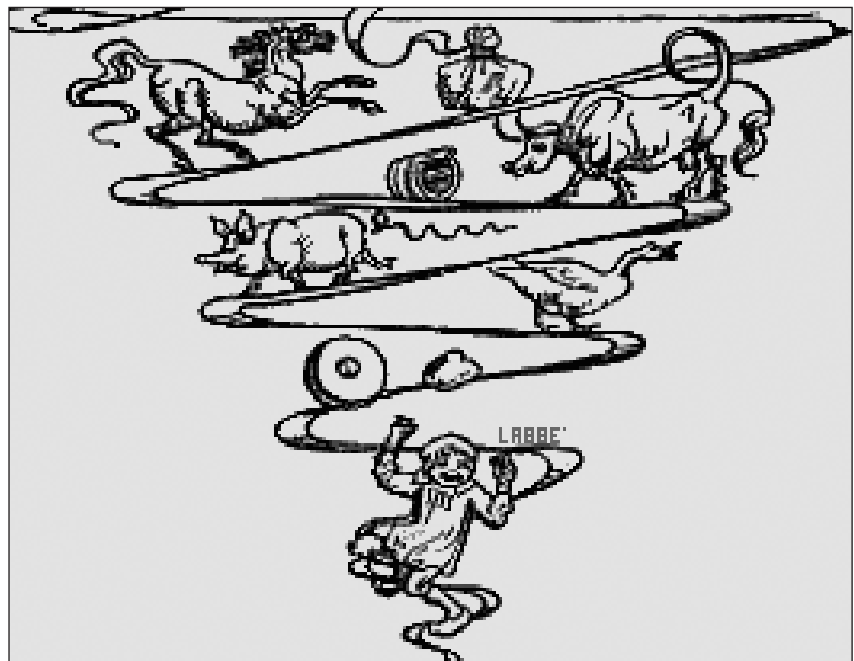
Unser Hans stammt aus dem Kohlenpott, aus einer beliebigen Industriestadt. Nach langen Arbeitsjahren „auf Zeche“ wird er mit satter Abfindung in den „Vorruhestand“, sprich die Arbeitslosigkeit entlassen. Er kauft sich ein Taxi. Erst bringt es genug ein, um sich und die Seinen leidlich durchzubringen.

Dann steigen die Kosten, die Erlöse sinken, weil immer mehr Mäuler vom gleich bleibenden Kuchen satt werden wollen. Das kann nicht lange gut gehen. Die Pleite naht, als es zu Unfällen und Ausfällen kommt. Die Selbstständigkeit siecht dahin, Festfahrer werden kaum noch gebraucht, fast nur Aushilfen gesucht. Die Armutsfalle ist dank wachsender Arbeitslosenzahlen in Sicht.

Es geht so gerade noch. Der Gürtel wird immer enger geschnallt. Um sich nicht als Versager fühlen, den letzten Stolz, sein Selbstwertgefühl nicht drangeben zu müssen, lügt er sich in die Tasche, kloppt Stunden auf Teufel komm raus. Fast geht die Familie daran kaputt. Alleinverdiener ist er, mit Frau und Kindern. Zähneknirschend akzeptiert er seine Lage. Keiner soll es merken.

Er gewöhnt sich daran, trotz langer Arbeitszeiten für ein bescheidenes Einkommen, die erfreulichen Seiten des Jobs in den Vordergrund zu stellen; Land und Leute kennen zu lernen, Menschenkenntnis zu erwerben, sich ziemlich frei und selbstbestimmt zu bewegen. Nach und nach wird er auf diese Weise wieder zufrieden und beinahe ein wenig glücklich damit. Ist er der Hans im Glück der Gebrüder Grimm? Der tauscht seinen Lohn,

einen Goldklumpen, ein. In einer Kettenreaktion, könnte man sagen, werden daraus Pferd, Kuh, Schwein, Gans; schließlich das bescheidene Werkzeug eines hausierenden Scherenschleifers, das er aus Versehen in einen Brunnen stößt. Aus Gold wurde ein Nichts. Ein Abstieg, scheint es. Trotzdem fühlt er sich prächtig, wird er Hans im Glück genannt.



Er ist begaunert worden, betrachtete es aber als Glücksfall, frei zu sein von Lasten und Pflichten, die Besitz mit sich bringt. Ein Trottel muss er sein, ist wohl unser erster Gedanke. Doch es kommt auf den Blickwinkel an.

Karl Marx meinte: **„Das Sein bestimmt das Bewusstsein“**.

Bert Brecht meinte: **„Nur wer im Wohlstand lebt, lebt angenehm“**

So einer kommt nicht auf die Idee, dass es anders vielleicht besser sein könnte. Ein armer Teufel weiß genau, dass er keine Chance haben darf, nach dem Willen der da oben.

Hans im Glück sieht sich am Ziel seines Lebens, weil er Freude hat an der Bedürfnislosigkeit, die ihm aufgezungen scheint von jenen, die ihn begaunert haben. Er aber tut das, was die Moderne als „Think positiv“ verkauft, man könnte es auch nennen „sich in die Tasche lügen“. Aber das ist materialistisch gedacht, während unser Hans ein reiner Idealist zu sein scheint. Ein Ideal ist „Das Vergnügen an Dingen, welche wir nicht kriegen“ ein unerreichbares Vorbild. Asketische Christen sehen es biblisch: erst wer nicht mehr an äußerem Reichtum hängt, hat den wahren Reichtum, den der Seele, erlangt. Im Himmel steht der

Sinn nicht nach Geld und Gut, das einzig Glück ist die endlich erreichte ewige Seligkeit. Erst wer nichts mehr haben will, besitzt alles.

Nicht Wenige nennen dies Volksverdummung durch die Besitzenden, zu eigenem Nutz und Frommen. Ein Untertan ist ein braver Untertan, wenn er dumm ist und stark, und Religion ist Opium für das Volk.

Die Schlussfolgerung kann nur sein: die eigene Überzeugung, die eigene Entscheidung bestimmen, ob man sich als Depp fühlen soll oder doch als HANS IM GLÜCK. W.

Visionen, Ideen und Träume - voll im Trend

Drei Männer der neueren Geschichte hatten und verwirklichten sie:

US – Präsident (1933 bis 1945) Franklin Delano Roosevelt, indem er den „New Deal“, die neue Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung, einleitete, am Ende noch die Gründung der UN, der Vereinten Nationen, durchsetzen konnte.

Pfarrer Martin Luther King initiierte mit Leidensgenossen der Rassentrennung in den US – Südstaaten 1963 den trotz Friedlichkeit der Marschierer blutgetränkten Protestmarsch der „coloured people“ in Alabama.

Er hielt seine berühmte Rede „Ich hatte einen Traum“, über seinen Glauben, dass in seinem Land USA es bald nur noch Bürger gleichen Rechtes ohne Rücksicht auf die Hautfarbe geben werde. Dafür ermordete ihn 1968 ein Rassenfanatiker.

Sein Traum aber wurde Wirklichkeit. In Südafrika kämpfte Nelson Mandela zeitlebens gegen die „Apartheid“ weißer Herren und schwarzer Unterdrückter. 27 Jahre lang war er in Gefängnissen, zum großen Teil unter menschenunwürdigen Bedingungen.

Er ließ sich nicht beugen. Das konnte nicht geheim bleiben, seine Partei hatte trotz Verbotes zu viele Unterstützer aus dem wachsenden Lager auch weißer Menschenrechtler, ebenso dank der UNO – Menschenrechtskonvention. 1990 kam er frei. 1993 erhielt er gemeinsam mit dem zum Partner gewordenen Präsidenten Südafrikas, de Klerk, den Friedensnobelpreis. Hauptsächlich, weil

er auf Rache verzichtete und bis heute das friedliche Zusammenleben der unterschiedlichen Menschen in seinem Land beschwört und verwirklicht, so gut es geht. 1994 wurde er Staatspräsident.

Heute erlebt eine staunende Welt das selbstverständlich gewordene Wunder, dass ein Mann, dessen Vater Kenianer war, mit großer Wahrscheinlichkeit zum nächsten Präsidenten der Weltmacht USA gewählt werden dürfte: die Vollendung des Traumes Martin Luther Kings.

Wie klein, ja winzig dagegen sind die Ideen, Träume, Vorstellungen, die in 44 Heften TAXI INTERN vorgestellt worden sind und noch werden, wie bescheiden. Was daraus geworden ist und warum, diese Fragen mag jeder für sich selbst beantworten. Hier sollen nur einige davon gerafft erwähnt werden, in bunter Folge.

1) Karl Rosewick nannte einen „Sieg der Vernunft“ die Gründung einer Taxigenossenschaft von Unternehmen aus Siegburg, Sankt Augustin, Honnef, Lohmar und Troisdorf.

2) ÖPNV – Unternehmen aus Essen, Mülheim/Ruhr, Oberhausen gründen für ihre Linien eine Betriebsgemeinschaft, bleiben aber als Unternehmen selbständig. Beispiel für Taxen?

3) Meldung in der WAZ 27.09.1996 (!): Satelliten leiten High-Tech-Taxis zu den Kunden. GPS sei Dank. – In Denver, USA, ein Unternehmer mit 230 Taxen. Nix für uns?

4) Januar 1980 Gründung des Verkehrsverbundes Rhein – Ruhr aus 27 selbständig bleibenden Unternehmen, mit Betriebs- und Einkaufszusammenarbeit, Tarifverbund. Keine Liebesheirat, aber immer noch eine Macht gegenüber Behörden und beim Einkauf. Abkupfern?

5) Weitere Verkehrsverbände in NRW; alle mit Aufsichtsräten der Verbundunternehmen.

6) Taxifahren als Full-Service, Fahrer als Reisemarschall, der Alles vom Gepäcktransport über Ticketkauf, Reiseroute und Drumherum organisiert; als Markterweiterung.

7) Kombi-Ticket für Taxi mit Eintrittskarte zu Veranstaltungen.

8) Frau Rübeler über das Elend „Jeder beklagt das zurückgehende Geschäft und gleichzeitigAntrag auf 100 neue Konzessionen zu genehmigen...Einigkeit....beklage, dass es bei uns nicht möglich ist, dass Betriebe an einem Strang ziehen..... Nicht möglich?

9) Karl Rosewick... Fusionen möglich? JA, wenn wir alle den Mut dazu haben werden!

Unverbesserlicher Optimist, oder ein Realist mit Träumen?
BEHERZIGE:

Der größte Feind des Fortschritts ist die Trägheit.

W



Lothar Dellago · Die Trägheit

Börse und Ballon

Wie gewonnen, so zerronnen. Das war gestern. ? Ja und nein, nix Genaues weiß man noch nicht. Die geradezu irrwitzigen weltweiten Hilfspakete zur Stützung und Rettung der Finanz- Akrobaten – Welt haben sofort gegriffen, könnte man meinen, denn die Börsenkurse machten riesige Sätze nach oben, so hoch (an einem Tag) wie noch nie, und doch weit niedriger als die vorangegangenen Abstürze, Da jubelt die Zockerseele.

In Belgien hat der Staat die Fortis – Bank gerettet. Prompt feierten dieselben Manager, welche die Pleite verursacht hatten, die Rettung auf angemessenen Weise: Sie prassten in Monaco. Auf Kosten ihrer Bank, also der soeben erhaltenen Staatsknete. US – Banker aus der Chefetage von Crash – Banken hatten es vorexerziert.

Die Rettung von außen wurde Firmen - intern von den Pleitiers gefeiert, im fernen Kalifornien, mit einem Luxus – Wellness – Aufenthalt in kultiviertestem Ambiente, Gesamtkosten 440 000 Firmen – Dollar, darin enthalten 150 000 für Übernachtung, 110 000 für Essen und Trinken, 10 000 für die Bar, 7000 für den Golfplatz. Schließlich ist man wer. Jedem das Seine. Neid?

Die Börse kennt unsereiner vornehmlich als Geldtasche. Sonst aber ist sie der Marktplatz für regulierten Handel von Waren, Dienstleistungen, Geld und Gut, Tauschplatz für Dinge, die man hat oder haben möchte. Das funktioniert so lange prächtig, wie die althergebrachten Regeln des „ehrbaren Kaufmannes“ vergangener Zeiten beherzigt werden. Wäre da nicht, was schon zitiert wurde, die menschliche Gier, die blind macht. An der Börse hat sie deshalb zum Kurssturz, zu Geldver-

richtung geführt, weil schlaue Kerlchen und Weiblein versucht haben, Werte und Sachen gegen Luft zu tauschen. Weil Gier Hirn frisst, hat es so mancher zu spät gemerkt. Seine Werte, sein Geld hatten sich buchstäblich in Luft aufgelöst.

Börsenhändler verdienen wie Banker an Wertsteigerungen mit. Wertsteigerung tritt ein, wenn ein- und dasselbe Gut teurer wird, aus welchem



Grund auch immer. Es ist dann außer dem Gut noch Luft im Ballon, und die kann man durch Pusten ausdehnen. Börsenhändler, Banker, Manager bekommen ein Grundgehalt, das aber weit überstiegen wird durch Provisionen. Der Preis kann klettern, ohne dass die angebotene „Ware“ sich verändert hätte. Das ist dann wie beim Luftballon kurz vorm Zerplatzen. Drin ist wenig „Ware“ und viel Luft.

Sorry, sagt der Banker, sagt der Börsianer. Kann passieren. Du, mein Kunde, bist dein Geld leider los, ich, der Banker Börsianer, habe aber gearbeitet, und dafür habe ich Arbeitslohn kassiert. Der gehört jetzt mir, von dir bezahlt. Es war nie die Rede davon, dass auch du profitie-

ren müsstest, das ist allein dein Risiko. Dein Geld war nicht geschützt durch die Eigentumsgarantie, weil du es aufs Spiel gesetzt hast, auf das der Börse.

Auch wenn dir der Durchblick fehlte, ändert das nichts daran, dass du spekulierst hast. Mit meiner Hilfe zwar, aber mit deinem Risiko. Mein rechtmäßig verdientes Geld, hingegen ist garantiert sicher.

Daran gemessen ist Lottospielen ein Musterbeispiel für gerechte Vermögensverteilung. Das geht so: Millio-

nen zahlen jeder mehr oder weniger Geld in einen großen Pott. Dann wird gewürfelt = Ziehung der Lottozahlen. Je nachdem, wie viele Richtige man hat, bekommt man seinen Anteil ausbezahlt.

Alle für Einen, oder doch für Wenige. Aber das weiß man von vornherein, ohne Nebelkerzen; jeder kennt sein Risiko. Und jeder sollte wissen, dass auch in diesem Topf Vater Staat seine langen Finger hat. Verteilt an die Einzahler wird nur ungefähr die Hälfte, der Rest sind Kosten der Verteiler und Abgaben an Vater Staat.

Gäbe es bloß nicht so viele Spielarten!

W

In eigener Sache

Angenommen, Sie hätten aus diesem Heft drei Beiträge streichen müssen: WELCHE? Bitte nennen Sie Überschrift oder Nummer der Seite. TAXI INTERN möchte gern von Ihnen erfahren, was Sie von seiner Existenz halten. Auch als Meckerecke eignen wir uns, wie uns auch klar ist, dass vieles von dem, was wir schreiben, in den Papierkorb wandert. Lebenserfahrung aber lehrt uns, dass immer etwas hängen bleibt.

Jedenfalls bemühen wir uns, selbst wenn uns widerfährt, was wir vor Jahr und Tag erlebt haben. Wir hatten den Vorstand einer mittelgroßen Zentrale befragt, was er davon halte, mit benachbarten Zentralen Kontakt aufzunehmen, um zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit zu kommen, einen ersten Schritt zu machen in Richtung auf eine Gemeinschaft mit mehr Taxen, um effizienter arbeiten zu können, bei gleichem Einsatz mehr zu verdienen. Antwort: ich habe mit meiner Aufgabe hier genug um die Ohren, kann mich nicht um noch mehr kümmern, fahren muss ich schließlich auch noch.

Verharren, den eigenen Kirchturm verteidigen, das bringt uns nicht weiter.

Natürlich hat es seine Tücken und Hindernisse, eine so unterschiedliche Struktur wie beispielsweise die am Niederrhein, der Region Köln – Bonn, im Ruhrgebiet, Sauer- und Siegerland, Ostwestfalen-Lippe, Münsterland, wo auch immer, auf Möglichkeiten zu überprüfen. Bevölkerungsdichte, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Gelände und was sonst

noch führen zu unterschiedlichen Ansprüchen an Taxen und ihre Flexibilität. Es gilt also, herauszupicken, was man wie mit Erfolg in einen Pott bringen kann, um zum Beispiel Aufträge so zu vergeben, dass jeder zu seinem Recht kommt



und doch das Verhältnis von Leer – Km zu Besetzt gefahrenen runter geht bis möglichst auf ein Verhältnis 25 zu 75. Das senkt Kosten, bringt mehr ein, und es schont die Nerven; im Idealfall könnten auch noch kürzere Einsatzzeiten herauspringen. Nebenher: ein Finanzamt hat kürzlich bei einer Betriebsprüfung als Leer – Km 50% anerkannt; Großstadt unter 300 000 EW, Zentrale mit weniger als 100 Mitgliedern.

Funktionierende Großzentralen gibt es längst, in Düsseldorf, Dortmund, Köln, was beweist, dass sie keine Prinzipienfrage sind, sonder angepasst strukturiert. Es ist wie mit der Metropole Ruhr: jeder will sie, aber

keiner ist zu Kompromissen bereit. Klare Sicht ist bis zur Nasenspitze; Weitblick scheint Angst zu machen vor dem Neuen.

Man möchte den Kuchen essen, nur gebacken werden darf er nicht.

In nunmehr 44 Heften sind etliche Vorschläge unterbreitet worden, darunter zwei fundierte, gut durchdachte von Frau Rübeler und Karl Rosewick. Mit bemerkenswerter Argumentation sind beide zu dem Ergebnis gekommen: es könnte gehen, es sollte angegangen werden. - Die Verkehrsverbände wurden von der Politik erzwungen. Wir könnten Gefahr laufen, ein ähnliches Schicksal zu erleiden, wenn wir immer nur in zu großen Abständen dann saftige Tarifierhöhungen beantragen müssen. Seien sie auch wirtschaftlich unabweisbar, könnte uns vorgehalten werden: macht erst einmal das, was die Wirtschaft vorexerziert; rationalisiert, spart Kosten. Höhere Tarife werden wir erst dann genehmigen, wenn ihr den Nachweis erbringt, dass Kostensenkung nicht drin ist.

Oder die Tarifbindung wird aufgehoben, die uns doch auch schützt. Bei der Vielzahl unserer Taxen würde das einen Kampf bis aufs Messer auslösen. Im Kleinen ist er längst Alltag, zum Beispiel mittels verschiedenster Vergünstigungen. Der unselige Angebots - Krampf als Reaktion auf die Ausschreibungen der Krankenkassen sollte uns wachrütteln. Er macht uns unglaublich und liefert Tarif – Gegnern den Strick, an dem sie uns aufknüpfen wollen.

Es kann doch nicht beim bloßen Aufregen und Ärgern bleiben. Wenn wir darin immer noch keinen Alarm hören, dann ist uns nicht zu helfen, dann

HALLO TAXI, GUTE NACHT!

Verpackungen

Erinnern wir uns an die „Verpackungskünstler“ Christo und seine Jean Claude. Im fernen Kalifornien hatten sie eine Kilometer lange Textilwand durch die Wüste errichtet, bei uns in Oberhausen den Gasometer mit „The Wall“ aus leeren Fässern ausgestattet, in Berlin den Reichstag mit Stoff verhüllt.

Mit Verpacken kann man verbergen, etwas verschwinden lassen, verstecken, vergessen machen. Verpackung weckt Neugier auf den Inhalt, schützt ihn, macht ihn handlich. Geschenkverpackungen sind schön, Mogelpackungen weniger. Sogar Männlein und Weiblein verpacken sich. Warum bloß?

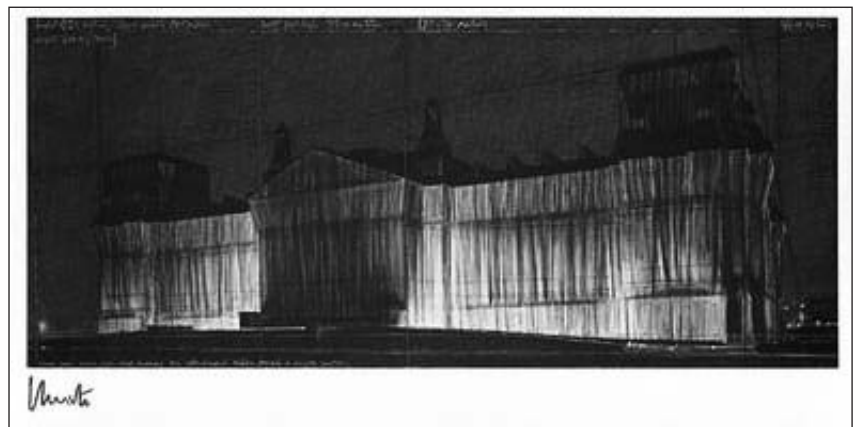
Taxi Intern nutzt alle Arten von Sprachverpackung. Manche sind schwer, manche leicht zu öffnen, andere müssen aufgedröselt werden: Genau dies gehört zu ihrem Sinn. Man guckt nicht einfach drüber weg, wenn schon die Verhüllung neugierig macht.

Gedankengänge werden angestoßen, Leser befassen sich damit; das Ziel ist erreicht: Unterhaltung, Sach-Information, Kritik, Kommentar; durch direkte Ansprache (oft dröge) oder verpackt in Abhandlungen, Verordnungen, Gesetzen. Fachausdrücke, Scherz, Satire, Ironie, Fabeln, Märchen, Geschichten, sie alle haben einen zu entschleiernenden Kern.

Doch TAXI INTERN gehen die Schreiber aus, KR hat es immer wieder beklagt. Jeder Beitrag ist willkommen, nur muss er rechtzeitig vor Redaktionsschluss da sein. Die Herstellung eines Heftes dauert nun mal, muss geplant, kalkuliert werden. Die notwendige Anzeigen - Werbung verlangt zuverlässige Auflagen. Das ist der Hauptgrund dafür, dass Au-

toren regelmäßig und früh genug Beiträge liefern müssen. Es braucht die Bereitschaft, Ideen, Träume, Utopien zu veröffentlichen, die helfen könnten, den Beruf Taxi weiter zu entwickeln.

Der Weg ist steinig, aber er ist auch Ziel, denn schon ein Stück auf ihm zurück gelegt zu haben, ist ein Fortschritt. Trotzdem ist über ihn hinaus



ein fernes Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, wie ein Leuchtturm weist es den Weg.. Hindernisse sollten uns nicht entmutigen, haben es bis heute nicht getan. Viele haben bislang mitgewirkt, zahllose Ideen entwickelt, Anstöße, Anregungen gegeben; oft ohne Echo, als belanglos abgetan, nicht machbar. Gründe wurden leider fast nie genannt.

Diese „Risiken und Nebenwirkungen“ sind den Verfassern bewusst. Allein Stetigkeit und Beharrlichkeit aber können weiterführen, selbst wenn der Name des Fortschritts Schnecke ist.

Das Taxi in seiner heutigen Ausprägung ist leider nicht auf dem technisch und kaufmännisch möglichen Höchststand, gemessen an seinem Weg aus der Steinzeit aber gewaltig weit gekommen: vom Tragen und Reiten bis hin zum Motorwagen. Womit wir beim Hier und Heute

wären. Komischerweise wurde jede Etappe erst einmal als Utopie, als Spinnerei verschrien. Warum? Weil Mensch nicht gern aus seiner Welt gerissen wird, in der er sich bequem eingerichtet hat.

Wagt ein Spinner dennoch unmöglich Scheinendes, bricht sich Neugier Bahn: da könnte etwas draus werden. - Die Schnecke hat ihr Haus ein Stückchen weiter getragen.

Zurück zu Taxi Intern. Warum gibt es diese Zeitschrift? Sie ist Klammer

des Berufsstandes in NRW, Forum, Marktplatz für den Austausch von Informationen, Gedanken, Zielen und Befindlichkeiten aller Interessierten, gleichgültig, welcher Fachsprache sie sich bedienen. Vision, Traum, Utopie, versteckte Anregung, verhüllte Aufforderung zu Mitdenken, Mitmachen – all diese Dinge erfordern ein jeweils anderes Sprachkleid, eine dem Ziel angemessene Verpackung eben.

Die ist doch nicht bloße Unterhaltung, sondern fast immer, wie Christos Verhüllungen, ein geheimnisvoller Schleier, ein Auf-die-Sprünge helfen für eigene Gedanken, Fantasien; Rätsel, die es zu lösen gilt.

Was man träumt, kann man auch denken Was man denkt, kann man auch tun.

Klein aber fein

„Die kleinste Bank Deutschlands“, so wird sie von ihrem einzigen Allzweckangestellten (Vorstand, Sekretär(in), Buchhalter, Verwalter, Hausmeister, Mädchen für Alles) genannt, die Raiffeisenkasse im Hohenlohischen 600 – Einwohner - Dörfchen Gammesfeld, Baden-Württemberg. Eine Genossenschaftsbank ist sie, scheint alt und verträumt mit uralter Büro – Ausstattung ohne „modernen Schnickschnack“ wie Computer, der wird hier nicht gebraucht – erst seit Neuestem, mit einem neuen Chef, bekam sie immerhin einen Laptop. Aber keinen Geldautomaten.

Der ist überflüssig dank des 24 – Stunden – und 365 –Tage Dienstes des Allzweckvorstandes. Anruf oder Klingeln bei ihm daheim genügt, und die Bank wird geöffnet. Alt kommt sie daher, charmant, und dennoch – oder gerade deshalb? – effektiv. Ihr Geheimnis: sie erledigt nur die einfachen und notwendigen Geldgeschäfte, verzichtet auf Spekulation und Anlagenberatung, bleibt bodenständig.

Eine gewissen Berühmtheit hat sie erlangt, als nach jahrelangem Rechtsstreit ihre Prozesse gegen die Finanzaufsicht gewonnen waren, Die hatte das „Vieraugenprinzip“ durchsetzen wollen, gemäß dem eine Bank zwei Vorstände haben muss. In Gammesfeld muss sie nicht. Philosophie des Vorstandes, Zitat:

Kapitalismus ist eine Ideologie wie andere auch, sie macht blind.

Gier frisst Hirn.

Es kann auf Dauer nicht funktionieren, dass Geld aus Geld entsteht ohne Gegenwerte. Wenn Sie einen Luftballon aufpumpen, ist weiterhin nur Luft drin, auch wenn er aussieht wie ein goldener Apfel. – Zitat Ende. Das Prinzip des alten wie des neuen

Vorstandes: „Bank ist ein einfaches Geschäft. Einer hat Geld und bringt es zur Bank. Der andere braucht es und holt es ab“. Niemals würden sie höhere Kredite vergeben als Sparanlagen auf der Bank sind. So einfach ist das also. Über finanzwissenschaftlichen und sonstigen



Studien moderner Banker sind grundlegende einfache Einsichten verloren gegangen. Der Blick aus großer Höhe auf die Niederungen des Alltagsgeschäftes trübt Bild und Erkenntnis. Hochmut kommt vor dem Fall, Abheben vor dem Absturz.

Wir alle, die auf dem Teppich Gebliebenen, müssen den jetzt bremsen, abfedern, auffangen – mit dem dicksten Geldpolster unserer Geschichte, mit Bürgschaften von sagenhaften 500 Milliarden EURO und Garantien für Ersparnisse con

1200 Milliarden. Was nur geht, wenn alles gut geht, spricht nur zu einem Bruchteil beansprucht. In diesen Zusammenhang passt, was über den US – Amerikaner Paul Krugman, den neuen Träger des Nobelpreises für Wirtschaftswissenschaften, in der Presse geschrieben steht: „Dass der „politische Ökonom“ (diesen Preis) bekommt, ist eine ver-

diente Ohrfeige für die etablierte Wirtschaftswissenschaft. Die Lehrstuhl – Ökonomie ist durch die aktuelle Banken- und Börsenkatastrophe ebenso blamiert, wie die Banker und Börsianer, die uns diesen Schlamassel eingebrockt haben, und die als TV – Experten auftreten, als hätten sie nicht vor wenigen Wochen auf jenen Staat geschimpft, den sie nun als Krisenmanager rufen“. Was geht das mich an, fragen wir. Die Ant-

wort erfahren wir spätestens, wenn wir gepiesackt werden von Steuererhöhungen, Sparmaßnahmen, Geldentwertungen. Für Verluste, die von Managern und Spekulanten ungefragt mit unserem Geld „erwirtschaftet“ wurden, werden wir alle gemeinsam gerade stehen müssen. Dank der unbestritten notwendigen Garantien für das Überleben des Banken – Systems jener Zocker, die für sich selbst Gewinne abgeräumt haben, bleibt uns keine Wahl. Warum?

Die Verantwortlichen, deren Verantwortung nur in hohlen Phrasen besteht, haben nach dem Gegenteil jenes einfachen Leitmotivs der kleinsten Bank Deutschlands gehandelt. Denn

Gier frisst Hin, Gier macht blind!

W

Quellen: Süddeutsche Zeitung, WAZ, Internet.

Garantiert

eine Satire

Die Bundesregierung pumpt also viel Geld in die Finanzwelt, um deren Zusammenbruch zu verhindern. Bis jetzt scheint es zu klappen, aber garantiert ist es noch nicht. Trotz aller Versprechungen sieht es nicht so aus, als könnte man die Zusammenbruch – Zocker an die Kandare nehmen.

Die Engländer und teils auch US – Amerikaner tun es, indem sie Banken verstaatlichen, wenigstens auf Zeit. Bei uns ? Es widerspricht doch allen Regeln der freien Marktwirtschaft, ihr Fesseln anzulegen. Der Markt, so ihre Religion, regelt und heilt alles selbst. Bis heute. Jetzt rufen sogar ihre inbrünstigsten Prediger nach dem Gottseibeiuns, dem Teufel Staat als Regulierer. Weltuntergang? Nicht, wenn wir selbst ersaufen. Dann muss er kommen, der Retter Staat. Sagen selbst die Akkermänner und Marktschreier. Aber nur so lange, bis ihnen das Wasser nicht mehr bis zum Hals steht, dann wollen – und werden sie – weiterzocken wie bisher, als sei nichts gewesen. **Gier frisst Hirn, Gier macht blind, Gier macht vergesslich.** Hat doch tatsächlich kürzlich so ein Wissenschaftler, vermutlich ein verkappter Terrorist, es geschafft, im Öffentlich – Rechtlichen Fernsehen aus einer 250 Jahre alten Schwarte von Karl Marx vorzulesen, DAS KAPITAL genannt.

Und drin stand, wenn er richtig vorgelesen hat, dass das Kapital eines Tages vom Sozialismus gefressen wird! Er hat da, auch im TV, gesagt Der Sozialismus verstaatlicht zuerst

die Banken, dann ruiniert er sie Der Kapitalismus ruiniert zuerst die Banken, dann verstaatlicht er sie. Doch warum sollte ausgerechnet uns vom Taxigewerbe, so etwas interessieren?

Wir sind nicht nur Staat, wir hängen auch von dem ganzen Zirkus mittelbar und unmittelbar ab. Wir sind sozusagen im Feuer, im Kreuzfeuer der Meinungen unserer Kunden.

Die löchern uns und wollen unsere Meinung hören, oder von uns ihre eigene bestätigt wissen. ##Es ist ein Ritt auf der Rasierklinge, der Ritt über den Bodensee, im Nebel, der



uns verhüllt, dass wir über dünnes Eis reiten. Erreichen wir das rettende Ufer? Pumpen auch wir Ballons auf, wenn wir nicht ehrlich kalkulieren, uns reich rechnen, mit Omas Hilfe vielleicht, uns schönreden, dass wir bis 16 Stunden täglich auf dem Bock sitzen? Macht Spaß, woll?

Trotz aller Beteuerungen und Verheißungen, es könne nicht so schlimm kommen wie vor 80 Jahren, es wird weiter gezockt. Hei, wie sich die Kreisel drehen, die Karten blitzen. Was die Banker machen, können wir ein paar Nummern kleiner schon

längst. Ist das ein Kitzel! Geld regiert die Welt. Es ist zum Wert an sich geworden. Gegenwert einer Sache, einer Leistung? Kommt nicht wirklich darauf an. Geld nur Tauschmittel? Wie einfalllos!

Für so was haben bezahlt. 1923 per Hyperinflation, 1929 mit Börsencrash. 1948 mit der Gelddruckerei des Hjalmar Schacht im Dienste der Barbarei. Aber wer will das schon wissen!

500 Milliarden stellt der Staat mittelbar und unmittelbar ins Risiko. Darüber hinaus garantiert er 1200 Milliarden für Sparguthaben. Soviel Geld hat er nicht, kann er auch nicht beschaffen im Ernstfall. Der kommt nicht? Immerhin geblieben sind uns Glaube und Hoffnung. Wenn aber doch? 1948 blieben 6 % vom Ersparten, 1929 / 31 nix, 1923 sowieso nicht. Vater Staat wurde schuldenfrei, indem er seinen Kindern alles nehmen musste. Geld wurde täglich neu gedruckt, auch von großen Firmen. Weil es nichts wert war, musste man tauschen, auf Teufel komm raus. Auch 1945 – 48. Socken gegen Hemd, Teppich gegen Margarine. Ich hatte mal einen Geldschein, aufgedruckt: 5 Bil-

lionen Mark = 5 000 Milliarden. Dafür gab es, wenn überhaupt, ein Stück = 250 Gramm Butter. Das nennt man Inflation, was nichts anderes heißt als „Aufblähung“ = Aufgepustet wie ein Ballon, einziger Inhalt: Luft.

1200 plus 500 Milliarden EURO wären knapp 3400 Milliarden Mark So gesehen, könnten wir mit circa 150 Gramm Butter den Schuldenberg abräumen.

Na denn Guten Appetit!

W

Fachgruppen im BZP Frankfurt

1. Fachgruppe „Z“ für Taxi-Zentralen
2. Fachgruppe Mietwagen/Landesverbände für Landesverbände

Beschluss der Mitglieder-Versammlung des BZP in Köln, Abschaffung der Fachgruppen

Wie kam es zu diesen Fachgruppen? Der BZP, als ein Zusammenschluss zweier konkurrierender Bundesorganisationen nämlich des BDP und des BDT, wurde im Jahre 1984 gegründet.

Damals wurden zwei Fachgruppen installiert die Fachgruppe „Z“ für die Taxi-Zentralen im BDT und die Fachgruppe Mietwagen/Landesverbände für die Landesverbände im BDP. Soviel für die Kolleginnen und Kollegen, die sich an diese Historie nicht mehr erinnern können. Nun das Ende der Fachgruppen.

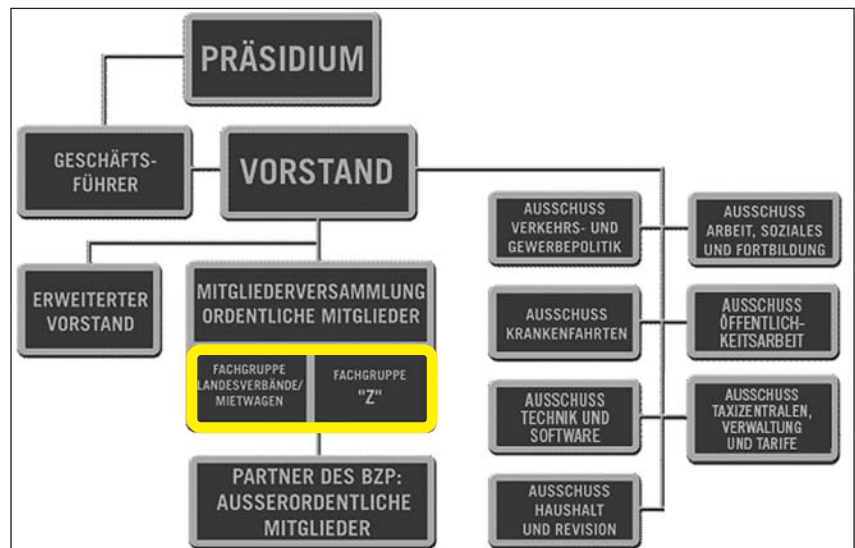
Ist dies der richtige Weg?

Natürlich haben die Delegierten beider Fachgruppen dies in der Mitglieder-Versammlung in einer freien Abstimmung so entschieden. Nach meiner Auffassung wird damit der Bundesverband gestärkt. Besonders, da nun große Taxi-Zentralen direkt Mitglied beim BZP in Frankfurt werden können. Zentralen, die mindestens 50 Unternehmen in ihrem Hause vermitteln, können in Frankfurt direkt Mitglied werden.

Die Landesverbände aber müssen davon ausgehen, dass sie Mitglieder verlieren werden. Hallo, denn es geht ja auch ums Geld. Der Beitrag im Landesverband kann also eingespart werden. Oberflächlich betrachtet ist das richtig. Aber jeder

sollte wissen, dass die Landesverbände für das Taxi-Gewerbe im Lande sehr wichtig sind, und dass die Länder in ihrer Hoheit wichtige Kompetenzen inne haben.

Und dass Sie mit ihrer Mitgliedschaft im BZP-Fankfurt nicht ihre Interessen im Lande wahren können. Nur wer wird das einsehen? Sicher, bei schwierigen, anstehenden Problemen im Lande werden sie sehr schnell feststellen, dass ihnen Frankfurt nicht helfen kann. Die Mitglied-



schaft im Landesverband muss also bestehen bleiben. Werden also die großen Taxi-Zentralen im Landesverband bleiben, kann die Abschaffung der Fachgruppen ein Vorteil sein. Große Taxi-Zentralen haben durch ihre Beitragsgröße zum Bestand des jeweiligen Landesverbandes ihren Teil beitragen können. Das sollten Sie bitte sehen, wenn Sie den direkten Weg nach Frankfurt wählen wollen. Natürlich ist die Bundespolitik des BZP für das Taxi-Gewerbe wichtig.

Aber nicht alle wichtigen Entscheidungen fallen auf Bundesebene.

Im Klartext: Sie sollten in jedem Fall Mitglied im Landesverband bleiben. Hier wird Ihnen auf Länderebene – womöglich - geholfen. Sonst könnte die Abschaffung der Fachgruppen zu einem Dilemma führen, was heute noch nicht übersehen werden kann. Sicher kann es für Sie auch von Vorteil sein, wenn Sie in Frankfurt zusätzlich zu ihrem Landesverband Mitglied werden. Denn dann können sie im erweiterten Vorstand mitreden, was für Ihre Mitglieder von Vorteil sein kann.

Ist es also der große Befreiungsschlag?

Wir werden also abwarten müssen, wie sich in Zukunft die Landschaft im Taxi-Gewerbe verändern wird.

Denn alles war doch nicht so schlecht was Kolleginnen und Kollegen in 1984 sich gedacht haben. Damals wie auch heute geht es um ein einiges Taxigewerbe.

Nur wenn wir auch in Zukunft mit einer Stimme im Bund wie aber auch in den Ländern reden können, kann das für uns von Vorteil sein.

Hoffen wir, dass der richtige Weg gewählt worden ist, hoffen wir auf ein besser aufgestelltes Taxi-Gewerbe.

Ihr Karl Rosewick

Neues in Sachen GmbH Gründung

Beschleunigung und Vereinfachung von Unternehmensgründungen

Die Gründung einer GmbH soll erleichtert werden. Angedacht war die Herabsetzung des Mindeststammkapitals von 25.000 Euro auf 10.000 Euro, um die finanzielle Hürde bei einer Gründung überwindlicher zu gestalten. Dies wurde jedoch verworfen. Allerdings wird die Gründung einer so genannten Unternehmergeellschaft (haftungsbeschränkt) („UG (haftungsbeschränkt)“) möglich sein, bei deren Gründung nur der Betrag der Stammeinlagen jedes Gesellschafters (mindestens 1 €) eingezahlt werden muss.

Bezüglich der verdeckten Sacheinlage wird Klarheit geschaffen. So wird es in Zukunft möglich sein, dass Gesellschafter auch verdeckte Sacheinlagen leisten. Die verdeckte Sacheinlage wird auf den Bareinlageanspruch der Gesellschaft angerechnet, dies allerdings erst bei Eintragung der Gesellschaft ins Handelsregister. Das heißt, die Versicherung des Geschäftsführers, dass die Einlageleistung erbracht ist, ist falsch. Denn die Versicherung erfolgt vor Eintragung der GmbH in das Handelsregister. Das heißt, der Geschäftsführer macht sich strafbar nach § 82 GmbHG. Außerdem kann der Registerrichter die Eintragung einer solchen GmbH ablehnen (§ 9c GmbHG).

Ein weiterer vereinfachender Punkt ist die Einführung eines Mustergesellschaftsvertrags ("Musterprotokolle"), die als Anhang zu dem GmbH-Gesetz verfügbar sind. Übernehmen die Gesellschafter hier komplett diesen Vertrag, so bedarf es zwar weiterhin der notariellen Beur-

kundung des Gesellschaftsvertrages, allerdings ist diese kostenmäßig privilegiert.

Erhöhung der Attraktivität der GmbH als Rechtsform.

Durch die Öffnung der Grenzen ist es in Europa zu einem regelrechtem „Kampf der Gesellschaftsformen“ gekommen. Hierbei stehen die verschiedenen Gesellschaftsformen Europas in direkter Konkurrenz zu einander. Besonders interessant für viele Unternehmer wurde die englische Limited. Hierdurch wurde es notwendig, die Attraktivität der deutschen GmbH zu verbessern.

So wird es in Zukunft möglich sein, den Sitz des Unternehmens frei zu wählen. Es ist auch möglich, eine deutsche GmbH mit Sitz im Ausland zu betreiben. Satzungssitz und Verwaltungssitz dürfen auseinanderfallen. Auf steigende Attraktivität der GmbH gegenüber der englischen Limited zielt auch die im MoMiG vorgesehene Möglichkeit, eine Gesellschaft mit einem Stammkapital von weniger als 25.000 Euro zu gründen. Diese Gesellschaft muss den Rechtsformzusatz „Unternehmergeellschaft (haftungsbeschränkt)“ führen, unterliegt aber weitgehend denselben Regelungen wie die reguläre GmbH. Ausnahmen (Beispiele): Nur Bargründungen und Pflicht, jährlich ein Viertel des Überschusses in eine Gewinnrücklage einzustellen, bis das Stammkapital in Höhe von 25.000 Euro erreicht ist.

Ein gutgläubiger Erwerb von Gesellschafteranteilen soll dazu führen, dass bezüglich der Gesellschafter mehr Transparenz geschaffen wird. Hiernach kann ein Käufer Anteile gutgläubig erwerben, wenn der Ver-

äußerer mindestens drei Jahre in der Gesellschafterliste im Handelsregister eingetragen ist. Ist er weniger als drei Jahre eingetragen, kommt ein gutgläubiger Erwerb in Betracht, wenn dem Berechtigten der Fehler zuzurechnen ist. Hierdurch soll der neue Gesellschafter einen Anreiz bekommen, diese Liste jeweils aktuell zu halten, da dieser sonst seine Anteile verlieren kann.

Bekämpfung von Missbräuchen.

Um Missbräuche zu bekämpfen, müssen zukünftige Gesellschaften weiteren Pflichten nachgehen. So muss im Handelsregister zukünftig eine inländische Adresse angegeben sein, unter welcher die GmbH erreichbar ist. An diese Adresse können Gläubiger der GmbH öffentlich zustellen. Sogenannten Firmenbestattern soll damit das Handwerk gelegt werden.

Ein weiterer Punkt ist eine Haftung der Gesellschafter bei Führungslosigkeit. Dies bedeutet, dass beispielsweise bei Überschuldung die Gesellschafter verpflichtet sind, einen Insolvenzantrag zu stellen, wenn es keinen Geschäftsführer (mehr) geben sollte. Außerdem sind sie im Falle der Führungslosigkeit der GmbH passiv empfangsbefähigt. Der Katalog der Bestellungshindernisse für Geschäftsführer wurde erweitert. Gesellschafter, die ungeeignete Geschäftsführer bestellen, haften.

Inkrafttreten

Das Gesetz soll nach dem Entwurf der Bundesregierung am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft treten. Der Bundestag hat das Gesetz am 26. Juni 2008 bereits beschlossen. Der Bundesrat hat ihm am 19. September 2008 zugestimmt. Verkündet wurde das Gesetz im Oktober 2008 und wird am 1. November 2008 in Kraft treten.

Mit kollegialem Gruß
Edgar Moeller

Gänsekeulen mit Rosenkohl

Rezept „Baukwittenhinnerk“ von
Christoph Wolff, Gelsenkirchen in
der Taxi intern Ausgabe 43

Richtig, wir haben es versäumt darauf hinzuweisen, dass dieses Rezept uns vom Kollegen Wolff zugeschickt worden ist. Mehrere Kolleginnen und Kollegen haben uns darauf hingewiesen. Wir bitten dies zu entschuldigen, bitten aber auch den Kollegen Wolff um Verständnis, dass wir diesen Hinweis vergessen haben. **Frage? Wer hat denn dieses Rezept ausprobiert?** Ein schmackhaftes Mittagessen wie wir festgestellt haben. Taxi-Intern-Redaktion

Und nun unser neues Rezept!

Von Christa Weidenlauf aus Bonn. Die Kollegin Weidenlauf gibt den Hinweis, dass sie ihre Gänsekeulen dazu auf dem Bauernmarkt in Bonn kauft. Dort gibt es Lebensmittel aus der Region.

Gänsekeulen mit Rosenkohl

4 Portionen à ca. 3220 kJ (770 kcal)

2 Gänsekeulen von je ca. 500 g
2 Knoblauchzehen
Salz
½ TL Kümmel
2 TL gerebelter Majoran
40 g Butterschmalz
3/8 l Fleischbrühe
800 g Rosenkohl
2 TL Speisestärke
2 Eigelb
4 EL süße Sahne

Gänsekeulen kurz abspülen und gründlich abtrocknen. Die Knoblauchzehen schälen, grob zerschneiden und mit Salz, Kümmel und Majoran in einem Mörser zu einem Brei zerstoßen. Die Keulen rundherum damit einreiben. In einem



großen Bräter das Butterschmalz erhitzen und die Keulen darin rundherum braun anbraten. Seitlich etwas Fleischbrühe angießen und die Keulen zugedeckt etwa 90 Minuten schmoren. Nebenher den Rosenkohl putzen und an den Strünken über Kreuz einschneiden. Reichlich Salzwasser in einem Topf aufkochen und den Rosenkohl darin etwa 10 Minuten blanchieren. Kalt abschrecken und gut abtropfen lassen.

Die Keulen aus dem Topf nehmen und in Folie gewickelt warm stellen. Den Schmorfond entfetten, mit der restlichen Fleischbrühe loskochen. Die Speisestärke mit Eigelb und Sahne verquirlen, in den Fond einrühren und alles unter Rühren einmal aufkochen lassen. Den Rosenkohl in dieser Soße erhitzen, in eine Servierschale füllen und die Keulen darauf im Ganzen oder in Scheiben geschnitten anrichten. Dazu mit gehackter Petersilie bestreute Salzkartoffeln servieren. Hinweis: Man kann die Soße noch mit etwas Madeira verfeinern oder den Rosenkohl wie üblich mit etwas Muskatnuss würzen.

Bitte beachten: Rezepte aber auch Ihre Kritik an Taxi-Intern senden Sie bitte direkt an

Taxi-Intern, Kölner Straße 356,
40227 Düsseldorf

Wir bitten um Ihr Verständnis, dass wir nicht alle eingesendeten Rezepte im Heft 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 77, 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 Rüseler

Layout: Jürgen Rahner, Mönchengladbach

Titelfoto: fotolia

Druckerei: H. Pfeffer, 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.