

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen

ich möchte mich heute mit einigen Gedanken zum Thema „Datenschutz“ an Sie wenden.

Seit einigen Jahren stürzt man sich auf dieses brisante Thema, das uns ja auch wirklich alle betrifft. Niemand von uns, liebe Leserinnen und Leser, möchte rund um die Uhr ausgespioniert werden.

Wie wirkt sich Datenschutz im Taxi-Gewerbe aus? Die Älteren unter uns haben viele Jahre mit dem so genannten „offenen Sprechfunk“ gearbeitet. Jeder Funkkontakt war für alle anderen – inklusive der Fahrgäste – im entsprechenden Funkkanal zu hören. Als Fahrer hatten Sie Kunden im Auto, fuhren von A nach B und wurden zum Beispiel während der Tour angefunkelt: „Wagen 1000, Sie haben doch gerade in der Praxis Dr. Mustermann die Patientin Frau Schmitz abgeholt. Frau Schmitz hat ihre Überweisung vergessen. Können Sie bitte noch mal umkehren?“ „Selbstverständlich, wird erledigt.“ Somit war der Fall erledigt und alle waren zufrieden. Keiner regte sich auf, es war ein-fach so.

Viele Kunden hatten sogar ihren Spaß daran, was sie bei einer Taxifahrt so alles mitbekamen. Es war oder ist teilweise mancherorts auch heute noch so. Letztlich steigt der Kunde aus und wenige Minuten später ist das Gehörte auch schon wieder vergessen.

Sicherlich gibt es auch heute in Nordrhein-Westfalen noch viele kleinere Betriebe, die auf diese Weise arbeiten und es nimmt niemand Anstoß daran: Informationen werden effektiv und schnell weitergegeben.

Übrigens, man regt sich heutzutage oftmals zu Recht darüber auf, dass die Fahrer schlecht ausgebildet sind. Dies stimmt jedoch nur teilweise, denn die Fahrerinnen und Fahrer haben eine gute theoretische Ausbildung genossen und müssen sich zwingend mit der modernen Technik vertraut machen. Sie arbeiten zum großen Teil mit hochmodernen, vollautomatischem Datenfunk. Beneidenswert! Oder auch nicht? Der große Nachteil der modernen Vermittlungstechnik ist heute tatsächlich die „Stille“ im Auto. In der Vergangenheit hatten die Fahrer die Möglichkeit, sich durch einfaches Zuhören weitere Kenntnisse und Informationen zu verschaffen. Die Aufträge wurden für alle hörbar vermittelt. Und der gute Zuhörer konnte viele Hinweise aufschnappen und zu gegebener Zeit selbst verwerten, wenn es z. B. um verzwickte anzu-fahrende Adressen ging.

Liebe Leserinnen und Leser, gestatten Sie mir, ein wenig aus etwas älteren Zeiten zu berichten, aber mir tun die heutigen Anfänger unter den fahrenden Kollegen leid. Ich persönlich habe in den vielen Jahren meiner Fahrtätigkeit mein Wissen hauptsächlich durch Zuhören erworben und diese Chance haben unsere neuen Kollegen heute einfach nicht mehr.

Womit wir nun wieder zum Anfang und zum Thema Datenschutz zurück gelangen:

Heute verfügt Jede/Jeder über mindestens ein Handy der modernsten, kleinsten, besten Technik namhafter Hersteller und es gibt Suchmaschinen wie „Google“. Im Zeitalter von



„Google-Earth“ wird jede Straße, jedes Haus, jeder Strauch für alle einsehbar. Alles ist fotografisch festgehalten und ist ganz bequem für jeden im Datennetz aufrufbar. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass wir durch unsere Handys überall zu orten sind. Dies kann sowohl ein Fluch als auch ein Segen sein.

So sind wir eben in unserer hochmodernen „Datenübertragungszeit“ angekommen. Da kann es passieren, dass ein Unternehmer gegen die Ortung seiner Fahrzeuge klagt.

Inhaltsverzeichnis

PKW-Maut - Ein Dauerthema	2
Politiker - Weniger Taxi-Lizenzen	3
Taxi-Ärger im Dauerstau	4
Magdalena Rübeler	6
Car2go	7
Einnahmeverlust	8
Expo in Shanghai	9
BZP-Protest	11
Rückblick Mitgliederversammlung	12
Was passiert, wenns passiert?	16
Fachkundeprüfung	17
Elektrofahrzeuge	18
Dr. Seltsam	19
Eurofighter	20
Machtgehabe	21
Eseleien	22
Union	23
Utopia	24
(Ge)Ruch	26
Marke Taxi	27
Rezept	28

An dieser Stelle sollte die Ortung eigentlich ein Segen sein. Nehmen wir als Beispiel die Landeshauptstadt mit rund 1300 Taxis. Rund 1200 dieser Fahrzeuge nehmen an der Fahrtenvermittlung durch

die Taxi-Düsseldorf eG teil. Für jedes der angeschlossenen Fahrzeuge sind Fahrzeugdaten hinterlegt, die in der Auftragsvermittlung Kundenwunsch und entsprechendes Fahrzeug miteinander verknüpfen: die Ortung des Fahrzeuges ermöglicht die optimale und schnelle Vermittlung des dem Kundenwunsch und entsprechenden Fahrzeuges zur Kundenadresse.

Ob nun ein Kombi-Fahrzeug, ein Großraumtaxi, ein Fahrzeug mit Kreditkartenakzeptanz oder mit Klimaanlage, ein Großraumtaxi mit Rampen für Rollstuhlfahrer oder ein

Schwenksitztaxi für behinderte Kunden gewünscht wird. In Düsseldorf liegt die Anzahl der behindertengerechten Schwenksitzfahrzeuge bei nur 25 Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind somit sehr knapp bemessen und vielfach gefragt. Hier hilft die Ortung, die vorhandenen Aufträge besser zu verteilen und die Anfahrten zu optimieren.

Ein Kollege, der einen behinderten Kunden in eine Nachbargemeinde bringt, muss nicht zwingend zurück nach Düsseldorf und an einem Halteplatz eingebucht sein, um den nächsten Auftrag zu erhalten. Genau dorthin ging das Verlangen: Es dürfte nur von einem Halteplatz vermittelt werden. So ein Unsinn! Selbstverständlich werden unsere Fahrten überwiegend an die am Halteplatz wartenden Taxen vermittelt, die Halteplätze werden zunächst

berücksichtigt. Erst wenn sich dort kein geeignetes Fahrzeug befindet, wird die Suche ausgeweitet. Für die effiziente und wirtschaftliche Durchführung der Auftragsvermittlung ist die vorgenommene Ortung erforderlich.

„Es ist zu betonen, dass in keinem Fall, weder am Halteplatz, noch während der Fahrt, eine Ortung der Fahrzeuge zur Kontrolle oder Überwachung der Fahrer, sondern ausschließlich zur effizienten und wirtschaftlichen Vermittlung von Fahraufträgen erfolgt.“

So ist die Sache vom Landesdatenschutz als zulässig genehmigt.

Trotz Datenschutz grüße ich Sie mit meinem bekannten Namen

Leni Rübeler

PKW-Maut - ein Dauerthema

Pkw-Maut, Vorschlag des Umweltbundesamtes in der Kritik. Bundesverkehrsminister Ramsauer: Pkw-Maut steht nicht auf der Tagesordnung.

Der Vorschlag des Umweltbundesamtes (UBA) auf allen deutschen Straßen eine streckenbezogene Pkw-Maut einzuführen ist überwiegend auf Kritik gestoßen. Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) sagte, eine Pkw Maut stehe nicht im Koalitionsvertrag und damit nicht auf der Tagesordnung.

Dazu Uwe Beckmeyer SPD-Verkehrsexperte: Es drängt sich der Verdacht auf, dass die Regierung heimlich an der Einführung der Pkw-Maut arbeitet. Umweltverbände un-

terstützen dagegen den UBA-Vorschlag.

UBA: Die streckenbezogene Maut ist die gerechteste Lösung, da Kosten dort bezahlt werden, wo sie entstehen, sagte UBA-Präsident Jochen Flasbarth. Die Mautsätze ließen sich für saubere und leisere Pkw senken. Für die Nutzung stark belasteter

oder schutzwürdiger Regionen könnten sie steigen. Rentner könnten ja zum Beispiel stark befahrene Strecken erst ab 9:00 Uhr befahren und würden dann einen günstigeren Tarif bezahlen.

Eine Idee, die sicher Schule machen wird.

Nach unserer Einschätzung wird - in welcher Form auch immer - die Maut kommen.

Redaktion Taxi Intern



Politiker: weniger Taxi-Lizenzen

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Norbert Czerwinski, spricht sich für eine Reduzierung der Taxi-Lizenzen aus. Es gebe zu viele Taxen in Düsseldorf, daher würden auch die Klagen der Unternehmer und Fahrer über zu geringe Einnahmen nicht verstummen, sagte er auf RP-Anfrage. Das sehen andere Fraktionen im Rathaus genauso. Schon vor Jahren hatte der damalige Verkehrsausschuss-Vorsitzende, Rolf-Jürgen Bräer, (SPD) gefordert, die Zahl der Lizenzen zu verringern. 100 weniger würde die Landeshauptstadt verkraften, meinte er. Derzeit gibt es rund 1300 Taxen.

Zustimmung zu solchen Überlegungen erhält die Politik sogar von der Taxi-Genossenschaft. In ihr ist der größere Teil der Taxi-Unternehmer zusammengeschlossen. Allerdings ist die Umsetzung schwierig. Der Rahmen für den Entzug von Lizenzen ist für die Stadt eng gesteckt. Fahrern müssen schwere Versäumnisse nachgewiesen werden. „Und wenn eine Erlaubnis doch mal kassiert werden kann, wird sie schnell weiterverkauft“, sagt Czerwinski. Er fordert eine Vereinfachung durch den Bund, um Lizenzen leichter einzuziehen.

Steuern werden hinterzogen

Geringe Löhne, unzureichende Erlöse, Schwarzarbeit und Steuerhinterziehung: Diese Düsseldorfer Problematik ist auch in Köln bekannt. Deshalb hatten die Verantwortlichen in der Domstadt ein Gutachten über das Taxi-Gewerbe in Auftrag gegeben. Es kommt zu ähnlichen Schlussfolgerungen wie eines, das in der Landeshauptstadt vor Jahren diskutiert worden war. „Nur wenige Branchen lassen dem Unternehmen so weite Spielräume zum kreativen Umgang mit Umsatz,

Kosten und Gewinn“, heißt es darin. Eine Arbeitsgruppe des Bundes und der Länder gehe davon aus, dass im Taxi-Gewerbe jährlich mehr als zwei Milliarden Euro Steuern hinterzogen werden. Die Summe der schwarz gezahlten Löhne dürfte bis zu 1,5 Milliarden Euro erreichen.

Auch zu diesem Ergebnis kommen die Sachverständigen: Eigentümer eines Ein-Wagen-Betriebes verdienen durchschnittlich 17200 Euro im Jahr. Der tarifliche Mindestlohn beträgt rund 26000 Euro. Mit diesen Erlösen müssten viele der Mini-Unternehmer ihren gesamten Lebensunterhalt bestreiten, sagen die Kölner Gutachter. Um den Unternehmern und ihren Fahrern angesichts gestiegener Kosten ein einträglicheres Einkommen zu sichern, hat die Politik in Düsseldorf vor zwei Jahren nach langem Ringen einer achtprozentigen Tarifierhöhung zugestimmt. In diesem Zusammenhang wurde auch über den Service und die Qualität des Taxi-Gewerbes diskutiert.

Der ADAC kam 2009 zu einem eigenen Urteil: Die Düsseldorfer Taxi-Fahrer erhielten bei einem Vergleich von zwölf deutschen Städten schlechte Noten. Nur Wiesbaden und Karlsruhe waren schlechter.

Taxi-Intern-Kommentar zu diesem Bericht der Rheinischen Post.

Die Situation im Düsseldorfer Taxi-gewerbe lässt sich ohne Probleme auf andere Städte in Nordrhein-Westfalen übertragen. Wer wie wir über Jahrzehnte im Taxigewerbe tätig ist und die Sorgen der Kollegenschaft kennt, muss ehrlich mit diesen Problemen umgehen können.

Anders geht es nicht!

Natürlich wissen wir alle, dass die hohe Zahl der zugelassenen Taxen auch auf dem Willen einzelner Taxi-Kollegen gewachsen ist. Wobei wir wissen, dass eine Reduzierung kaum möglich sein wird. Einem Taxi-Unternehmer, der seinen Betrieb korrekt führt, kann kein Stadtratsbeschluss Taxen abnehmen. In den letzten Jahrzehnten kamen die Anträge auf Erteilung von Neukonzessionen in der Regel immer aus der Kollegenschaft. In Zusammenarbeit mit den Parteien im Rat der Stadt, konnten zumindest die Neuzulassungen begrenzt werden. Wobei wir heute auch darauf hinweisen müssen, dass dann von einzelnen Unternehmen über Gerichte weitere Konzessionen erstritten worden sind. Einzelne Ratsmitglieder konnten dies dann nicht verstehen, mussten aber den Forderungen nachgeben.

Das sind doch Tatsachen, die heute jeder sehen sollte.

Rheinische Post vom 17.05.2010



Düsseldorf: Taxi-Ärger im Dauerstau

Baustellen in der Landeshauptstadt! Besonders zu schaffen machen die vielen Baustellen den Taxifahrern in Düsseldorf.

Manchmal würde der Kollege Rolf Leimbach vor Wut am liebsten ins Lenkrad beißen. Seit 16 Jahren ist er im Taxi unterwegs und so anstrengend wie zur Zeit war es noch nie.

Jeden Tag wird irgendwo anders eine Straße aufgerissen.

Richtigen Ärger habe er wegen der Baustellen schon mit seinen Fahrgästen gehabt, weil sie die Zeit, die sie mit Leimbach im Stau standen, nicht bezahlen wollten.
Leimbach: Wenn ich im Stau stehe

läuft die Uhr weiter. Das wollen viele Kunden aber nicht einsehen. Beispiel: Eine Fahrt von der Messe in den Medienhafen würde eigentlich 14 Euro kosten. Durch die vielen Baustellen muss Leimbach aber gut 10 Minuten zusätzliche Fahrzeit einkalkulieren, die er im Rheinfertunnel steht. Das koste den Kunden rund zwei Euro mehr.

Leimbach: Das ziehen die Kunden mir vom Trinkgeld ab. Dabei habe ich das Trinkgeld immer fest eingeplant. **Leimbach: Die Stadt Düsseldorf**

dorf sollte nicht überall gleichzeitig bauen.

Kommentar der Stadt-Verwaltung Düsseldorf: Die Projekte U-Bahn und Kö-Bogen dauern noch bis 2014. Andrea Blome vom Ver-



kehrsammt: Wir können ja nicht alles andere außer Acht lassen, das ist eine Frage der Infrastruktur und Instandhaltung.

Redaktion Taxi-Intern

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

Magdalena Rübeler

Taxi-Unternehmerin seit 1977, Aufsichtsratsmitglied der Taxi-Düsseldorf eG von 1990 bis 1993 und Vorstandsmitglied seit 1993.

Im Vorstand des BZP-Frankfurt seit 2003 und letztendlich Mitglied des Vorstandes des Taxi-Verbandes Nordrhein-Westfalen e.V..

Unsere Leni -Magdalena Rübeler- wird ihre Arbeit im Vorstand der Taxi-Düsseldorf eG und ihre Arbeit im Vorstand des Taxi-Verbandes Nordrhein-Westfalen e.V. im Herbst diesen Jahres beenden.

Dem Vorstand des BZP wird sie noch bis Herbst 2011 angehören. Auch ist sie bereit meine Arbeit für Taxi-Intern zu übernehmen, da ich aus Altersgründen zum Ende diesen Jahres ausscheiden werde.

Magdalena Rübeler - eine Frau, eine Kollegin - die manchem Mann, manchem Kollegen gezeigt hat, wo es lang geht. In Taxi-Kreisen sehr beliebt und als Kollegin mit Durchsetzungskraft bekannt, hat sie sich immer bundesweit für das Wohl der Kollegen eingesetzt.

Ihr Einsatz bei der Europäischen Taxi-Messe in Köln am BZP-Stand hat die Kollegin Rübeler bekannt gemacht. Aber natürlich auch ihre Arbeit im Vorstand der Taxi-Düsseldorf eG. Als Frau hatte

Magdalena Rübeler es oft nicht leicht und es war schon bewundernswert wie sie sich auch in Düsseldorf durchgesetzt hat. Wenn nötig, lag am Sonntag-



morgen auf meinem Schreibtisch ein Schreiben von Leni -weil sie wusste, dass ich in der Regel auch sonntags ins Büro kam- dem ich ihre Sorgen entnehmen konnte.

Leni machte es sich in meiner Zeit im Vorstand der Taxi-Düsseldorf eG nicht leicht, so dass ich davon ausgehen konnte, nachdem ich den Brief gelesen hatte, dass nun die Tür aufgehen würde und Leni herein kommen würde.

So haben wir dann noch anstehende Probleme besprechen können, wobei sie sich oft mit ihrer Meinung durchsetzen konnte.

Magdalena Rübeler war für das Taxigewerbe nicht nur in Düsseldorf eine Bereicherung. Die Düsseldorfer Kolleginnen und Kollegen werden ihre Leni sicher vermissen. Aber auch bei den zuständigen Stellen und im Rat der Landeshauptstadt war die Zusammenarbeit mit Magdalena Rübeler sehr gefragt.

Der Vorstand der Taxi-Düsseldorf eG wird erst nach ihrem Ausscheiden spüren, welche Lücke sie hinterlassen wird.

Natürlich bin ich erfreut, dass sie die redaktionelle Arbeit in Taxi-Intern übernehmen wird, denn es wäre sehr schade, wenn meine Arbeit von 15 Jahren für Taxi-Intern ohne Nachfolger beendet worden wäre.

Freuen wir uns, dass nun die 51. Auflage von Taxi-Intern im Februar 2011 unter ihrer Leitung erfolgen wird.

Ich wünsche der Kollegin Magdalena Rübeler alles Gute und noch viele Taxi-Intern-Auflagen in den kommenden Jahren.

Car2go

hat den regulären Betrieb aufgenommen.

Mietfahrten

Fast 18000 Kunden haben sich in Ulm für das Mobilitätskonzept car2go registriert und nutzen die im gesamten Stadtgebiet angebotenen Smart für spontane automatisierte Mietfahrten. Wie die Daimler AG mitteilt, hat car2go nach dem Abschluss eines einjährigen Pilotversuchs jetzt den regulären Betrieb aufgenommen. Nach Angaben von Daimler wurden in der einjährigen Pilotphase mehr als 235000 Mietvorgänge abgewickelt.

Bei einer Nutzungsdauer von meistens 30 bis 60 Minuten haben die Smart eine Fahrleistung von mehr als drei Millionen Kilometer erbracht. Nach Ulm hat Daimler das Konzept im September 2009 auch in Austin, Texas, eingeführt. Ende des Jahres will Daimler car2go in der ersten europäischen Großstadt einführen, eine weitere Expansion soll im Jahr 2011 erfolgen.



Die Taxi-Unternehmen in Ulm halten sich nach unserem Wissen bisher bedeckt und äußern sich nicht öffentlich zu diesem Konkurrenz-Verhalten der Daimler AG! Wobei Taxi-Unternehmen vor Ort solche Angebote sehr wohl im Tagesgeschäft spüren werden. Natürlich haben wir auch vom BZP-Frankfurt eine Stellungnahme erwartet, wobei auch hier vielleicht aus taktischen Gründen bisher keine kritische Äußerung erfolgt ist.

Nun ist zu beobachten in welcher europäischen Großstadt auf welche Stadt das car2go Konzept ausgedehnt werden wird.

Fachleute gehen davon aus, dass mit diesem System besonders junge Bürger angesprochen werden sollen, die

dann dem Taxigewerbe als Kunden verloren gehen werden. Nun, wir werden damit leben müssen, wobei aber auch der Daimler-Konzern über die Folgen durchaus nachdenken sollte. Der bisherige Marktführer Daimler im Taxigewerbe, wird schon an seinen Umsatzzahlen spüren, wie der einzelne Taxi-Unternehmer diese Konkurrenz hinnehmen wird.

Sicher, es gibt so genannte Fachleute, die davon reden, dass car2go keine direkte Konkurrenz für das Taxi-Gewerbe ist.

Uns fehlt der Glaube! Wir werden die weitere Entwicklung mit großem Interesse verfolgen.

Taxi-Intern-Redaktion

Rechtsanwälte **Dr. Hoog, von Stosch & Poyraz**

Interessenschwerpunkte

- Verkehrsunfallabwicklung
- Straf- und Bußgeldsachen
- Personenbeförderungs- und Konzessionsrecht
- Arbeitsrecht



Kölner Straße 356 · 40227 Düsseldorf · Telefon 0211-77 76 75- 77 · Telefax 0211-77 76 73

Einnahmeverlust

Juni 2010! Und was hat sich geändert, welche Aufgaben erwartet das Taxigewerbe?

Wir haben im April 2010 erkennen müssen, wie der Flugverkehr durch eine Wolke über Deutschland zum Erliegen kommen kann. An den großen Flughäfen lagerten tausende Fluggäste und mussten auf den weiteren Transport warten. Eine schwierige Situation auch für das Taxigewerbe, das am Beispiel von Düsseldorf gerade an den Flughäfen eine große Menge von Taxen positioniert hat.

Natürlich spricht man dann in den Medien immer von den einzelnen Traumfahrten von Taxen z. B. von Düsseldorf nach Wien oder nach Oslo. Aber wie viele Kolleginnen und Kollegen ohne die eingeplanten Einnahmen nach einem 12-Stunden-Einsatz nach Hause fahren mussten sieht keiner.

Schicksal! Moderne Zeiten, wenn in Island ein Vulkan ausbricht und Europa eine Pause im Flugverkehr einlegen muss. Modernes sehr sensibles Fluggerät und schon hat ein vom Umsatz abhängiges Gewerbe - unser Taxigewerbe - darunter zu leiden.

Das Fernsehen wie auch die anderen Medien sprechen dann vom

Einnahmeverlust der Fluggesellschaften in Deutschland pro Tag von ca. 150 Millionen Euro. Auch der größte Flughafen in Deutschland Frankfurt spricht von ca. 2,5 Millionen Euro Einnahmeverlust pro Tag.

Aber keiner spricht von dem Einnahmeverlust im Taxi-Gewerbe.

An den großen Flughäfen wie z. B. Frankfurt oder Düsseldorf sind



über 250 Taxen im Wartebereich gebunden. In diesen Städten ist die Taxi-Zahl bedingt durch die Flughäfen sehr hoch angelegt. Nun der Total-Ausfall.

Eine Stadt wie z.B. Frankfurt kann diese Taxen nicht beschäftigen.

Es kommt also zu Taxen am Flughafen, die ohne Einnahmen am Halteplatz herumstehen. Schicksal,

sagen die Kollegen, die davon betroffen sind und warten dann weiter auf die Traumfahrt oder dem drehenden Wind, der die Wolke vertreiben wird. Im April 2010 war aber kein Wind zu spüren, nein, traumhaftes Wetter war angesagt und die Wolke des Vulkans lag träge über Deutschland.

Wir müssen nach diesem Zwischenfall erkennen, dass trotz aller moderner Technik, solch ein Fall nicht verhindert werden kann oder gerade wegen dieser modernen Technik in den Triebwerken erst möglich geworden ist.

Die Lufthansa flog 10 Maschinen leer von München nach Frankfurt im Sichtflug, ließ dann die Turbinen nach Schadstoffen überprüfen und stellte damit das Flugverbot in Frage.

Wurde überreagiert, wurde im Flugverbot überzogen? Natürlich können wir diese Frage nicht beantworten.

Richtig, es waren nicht nur die Flughäfen in Deutschland betroffen. Aber wir im Taxi-gewerbe haben darunter leiden

müssen.

Den kleinen Selbstständigen trifft es immer.

Wir können nur hoffen, dass sich solche Ereignisse nicht wiederholen werden.

Das hoffe ich mit Ihnen
Ihr Karl Rosewick

Expo in Shanghai

und Hochgeschwindigkeitszüge der Chinesen

Noch präsentieren westliche Konzerne auf der gerade eröffneten Expo in Shanghai stolz ihre Technologie. Noch hoffen sie dort auf weitere Milliardenaufträge.

Noch loben sie wie zum Beispiel Siemens zum Start der Weltausstellung artig, dass man sich als integraler Bestandteil der chinesischen Wirtschaft verstehe. Aber zur gleichen Zeit arbeiten die Chinesen an einigen Zügen, die 380 Kilometer pro Stunde zurücklegen.

Diese neuartigen Flitzer sollen ab 2011 die 1300 Kilometer lange Reise zwischen Peking und Shanghai auf vier Stunden verkürzen. Bisher dauerte diese Eisenbahnfahrt 10 Stunden. So ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Volksrepublik vor allem auch ein Lehrstück geworden über chinesische Raffinesse und Expansionslust. Aus dem Auftraggeber ist ein Gegner geworden. Nirgends zeigt sich das besser als im Schienenverkehr.

Die Herausforderung für den deutschen ICE, den französischen TGV oder den japanischen Shinkansen heißt nun „Hexi“ zu deutsch „Harmonie“. Eine artige Referenz an Staats- und Parteichef Hu Jintao, der ständig den Aufbau einer harmonischen Gesellschaft beschwört.

Mit Hilfe der Superschnellzüge will Peking sein Riesenreich eng verknüpfen. Das neue Netz soll bis 2020 von derzeit rund 6500 auf 18000 Kilometer wachsen. Dann soll ein Gitter von Hochgeschwindigkeitstrassen die wichtigsten Großstädte miteinander verbind-

den. Und das natürlich mit chinesischer Schnellzugtechnologie!

Noch vor kurzem belächelten westliche Experten diesen Gedanken, doch inzwischen sind es die Chinesen, die lächeln.

Ob in Venezuela, Malaysia oder Indonesien aggressiv drängen sie neuerdings mit eigenen superschnellen Exportzügen auf den Weltmarkt.



Das größte Werk des „Hexies“ steht in der nordostchinesischen Stadt Qingdao.

Vizechefingenieur Lü Renyuan lächelt stolz. In Kürze werden die frisch montierten Geschosse das Werk von China South Locomotive und Rolling Stock verlassen und mit bis zu 350 Stundenkilometer über neue Hochgeschwindigkeitstrassen jagen, so schnell wie nirgendwo sonst in der Welt. Ihre genetische Herkunft sieht man den chinesischen Zügen noch an, hier im Werk Qingdao ähneln sie vor allem dem japanischen Shinkansen.

Die Chinesen verweisen stolz darauf, dass sie bereits über 940 eigene Zugpatente entwickelt hätten. Das Eisenbahnministerium in Peking wacht streng darüber, dass die Zugbauer ihr Wissen, das

sie vom Ausland erworben haben, miteinander teilen und kollektiv weiterentwickeln zum Beispiel im modernen Forschungszentrum, das mitten in dem gewaltigen, großen Werksgelände von Qingdao liegt. Das Werk Qingdao fertigte in 2009 noch jährlich 120 Superschnellzüge, ab Juni 2010 wollen sie die Kapazität auf 200 Züge pro Jahr erhöhen. Die Zahlen werden bei der Expo in Shanghai bekannt gegeben.

Und im staatlichen Eisenbahnlabor in Qingdao testen Ingenieure be-

reits einen Harmonie-Flitzer, der 550 Kilometer pro Stunde zurücklegen kann.

Gewaltig! Im Vergleich in Europa fahren Schnellzüge 270 Stundenkilometer. Natürlich muss man an die großen Entfernungen in dem riesigen Reich China dabei denken. Alleine die Strecke - zum Teil fertig geplant und zum Teil noch im Bau - von Hongkong über Peking nach Harbin misst eine Länge von ca. 4500 Kilometer.

Schon im Oktober 2010 wollen die Chinesen ihren nächsten Weltrekord aufstellen. Ziel: 600 Stundenkilometer. So tief flog bisher noch niemand.

Taxi-Intern

Informationen zum Teil dem Spiegelbericht – Rasende Harmonie – entnommen.

Unser Heft „Taxi-Intern“ wird im Dezember 2010 zum 50. Mal erscheinen.

Zeit, um einmal darauf hinzuweisen, dass Taxi-Intern nur mit der Hilfe von ehrenamtlichen Helfern erscheinen kann.

Deshalb geht heute unser Dank an Hannelore Simon in Bad Malente, an Theodor Wolff in Gelsenkirchen und an Jürgen Rahner in Mönchengladbach. Herzlichen Dank für die jahrelange gute Zusammenarbeit.

Natürlich muss auch die Druckerei von Herbert Pfeffel und seinem Sohn in Düsseldorf erwähnt werden, wengleich diese Arbeit natürlich nicht ehrenamtlich durchgeführt werden kann. Aber Herr Pfeffel hat unsere Arbeit in all den Jahren immer fachlich unterstützt, was für Taxi-Intern ein großer Vorteil gewesen ist.

Dank geht aber auch an unsere Leser, die besonders im Rezept-Teil uns immer mit vielen neuen Rezepten überrascht haben.

Aber auch an Kritik hat es nie gefehlt, so dass wir über die Taxi-Intern-Resonanz sehr zufrieden sein

können. Taxi-Intern erscheint dreimal im Jahr in einer Auflage von 8400 Exemplaren und wird an die Mitglieder vom Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. kostenlos verteilt.

Natürlich geht unser Dank auch an die Inserenten, denn ohne Werbung könnte der Verband Taxi-Intern nicht erscheinen lassen.

Letztendlich gilt unser Dank schon natürlich auch den Mitglieds-Organisationen des Verbandes, die über ihren Beitrag einen Teil der Kosten übernehmen. Die Redaktion freut sich immer über Beiträge, die uns die Taxi-Zentralen oder die angeschlossenen Unternehmer liefern.

Auf diese Art kommt Leben in den Inhalt von Taxi-Intern. Hier wünschen wir uns für die Zukunft mehr Zuschriften. Wobei



träge immer in unserer Redaktion willkommen sind.

Lesen Sie nun die 49. Auflage und freuen Sie sich heute schon auf die 50. Jubiläums-Ausgabe von Taxi-Intern im Dezember 2010.

Taxi-Intern-Redaktion

Mehrwertsteuer-Reform brächte

23.000.000.000

BERLIN (ddp) Eine Abschaffung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes würde 2011 bei einheitlichen 19 Prozent zu Mehreinnahmen des Staates in Höhe von rund 23 Milliarden Euro führen. Das geht aus der Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage der Grünen hervor. Laut Regierung soll im Sommer ein Gutachten mit Empfehlungen zum ermäßigten Mehrwertsteuersatz vorliegen. Grundnahrungsmittel, Zeitungen und Bücher sind mit nur sieben Prozent besteuert.

Bitte beachten. Auch wir im Taxi-Verkehr zahlen den ermäßigten Umsatzsteuersatz.

BZP protestiert beim Bundesfinanzministerium

Entwurf eines Erlasses hätte dramatische Konsequenzen für das Taxigewerbe.

Über das Internet hat das Bundesministerium der Finanzen ein sogenanntes BMF-Schreiben zur Anhörung gestellt. BMF-Schreiben sind vom Bundesministerium der Finanzen im Einvernehmen mit den Ländern herausgegebene Erlasse, welche die untergeordneten Finanzbehörden zu beachten haben. Sie stellen also jedenfalls im Innenverhältnis beachtliche Rechtsakte dar, quasi Anweisungen an die Steuerverwaltung.

Dieser vorliegende Entwurf eines BMF-Schreibens befasst sich in seinem Schwerpunkt mit der Aufbewahrung der mittels Registrierkassen gebuchten Geschäftsvorfälle, vollzieht sodann aber den Bogen zu den Taxametern. Diese seien danach zumindest ähnliche Geräte, weil sie ebenfalls steuerlich relevante Daten aufzeichnen und speichern. Der BZP stellt dagegen in seiner Stellungnahme heraus, dass diese Geräte sehr wohl unterschiedlich sind, weil Taxameter vorrangig als Messgeräte fungieren. Zwar gäbe es Taxameter sowie Wegstreckenzähler, die auch speichern, die geltenden Vorschriften für diese Geräte verlangen aber derzeit nur die so genannte Kontrollzählerspeicherung.

Die weitere Argumentation des Verbandes lautet, dass die Messgeräte für Taxis und Mietwagen im Regelfall keine umfassenden Eingabebegegeräte sind, gerade von dieser Auffassung scheint aber der BMF-Entwurf auszugehen. Dieser stellt unter Berufung auf die bekannte Schichtzettel-Entscheidung des Bundesfinanzhofes einen Katalog vor, der Anforderungen an die einzelnen

aufzeichnenden Daten stellt. Der BZP vertritt jedoch die Position, dass selbst die neuesten Taxameter die Gesamtheit dieses Kataloges keinesfalls speichern können. Insbesondere der vorgesehene Abgleich des Km-Standes des Fahrzeuges mit den Messgerätedaten sei technisch derzeit und auch in absehbarer Zukunft überhaupt nicht machbar. Des Weiteren würden einige der Abfragen eine Eingabe erfordern, gerade das würde aber dem Sinn des Vorhabens widersprechen, da manuelle Eingaben immer Manipulationsmöglichkeiten eröffnen.



Das Hauptargument des BZP lautet, dass es keine gesetzliche Ermächtigung gebe, die eine solch weitgehende Feststellungsverpflichtung des Unternehmers erzeuge. Denn die notwendige Folge wäre die Anschaffung von Geräten, die den umfangreichen Anforderungskatalog auch erfassen könnten.

Schließlich sei auch mit den vorgelegten Gedankengängen nicht sichergestellt, dass der Mietwagenunternehmer in vergleichbarer Form wie der Taxiunternehmer verpflichtet wird. Dementsprechend sieht der Verband weiterhin die Gefahr einer

„Flucht in den Mietwagen“ mit den entsprechenden negativen Folgen für die ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung. Jedenfalls müsste aber sowohl die vielerorts geübte Praxis der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vom Wegstreckenzähler bei Mietwagen wie auch das System der Mischgenehmigungen gelöst werden.

Zusammengefasst wird vom BZP, dass dieses Schreiben einige Anforderungen aufstellt, die angesichts der bestehenden Rechtslage und technischen Situation nicht gelöst werden können. Selbst wenn eine Verpflichtung bestünde, sei das BMF-Schreiben doch auch technisch noch unklar. Schon gar nicht entspreche die gesetzte Übergangsfrist bis Ende 2011 der Machbarkeit. Die Taxa-

meterindustrie sei bis dahin gar nicht in der Lage, dem Gewerbe entsprechende Geräte zur Verfügung zu stellen. Deshalb sei nach Bundesverbandsansicht das entsprechende Vorhaben der Finanzverwaltung mit dem Zeitplan zu verbinden, der auch von der EU-Messgeräterichtlinie verfolgt wird, also mit dem Oktober 2016.

Dies sei ein Zeitraum, der die Möglichkeit biete, die aufgezeigten Probleme juristisch wie technisch (besser) zu lösen.

Von Thomas Grätz

Rückblick Mitglieder- versammlung

Mitglieder-Versammlung in der MSV-Arena Duisburg am 21.04.2010.

Duisburg war mal wieder eine Reise wert. Auf Einladung der Duisburger Kollegen konnten wir die MSV-Arena Duisburg kennen lernen und unsere Mitglieder-Versammlung ablaufen lassen.

Der Vorsitzende, Dieter Zillmann, eröffnete die Sitzung gegen 11:00 Uhr, dankte den Kollegen aus Duisburg für die freundliche Einladung und begrüßte die in großer Zahl angereisten Teilnehmer.

Danach begrüßte Zillmann den Kollegen Karl Rosewick mit netten Worten, der am 21.04. 2010 seinen 75. Geburtstag feiern konnte.

Dann gab Zillmann einen Überblick über seine Arbeit im Verband sowie seiner Vorstandstätigkeit in der BGF-Hamburg. Sehr schnell kam er dann zu den anstehenden Problemen bei den Krankenfahrten-Verträgen.

Zillmann: "Es macht keine Freude mehr in stundenlangen Verhandlungen die neuen Krankenfahrten-Verträge auszuhandeln, um dann erleben zu müssen wie schon am folgenden Tag Fahrten von diesen so genannten Ver-



tragspartnern über Internet zur Vergabe ausgeschrieben werden. Und sich so genannte Kollegen aus dem Taxi-gewerbe unterbieten, um so diese Aufträge zu erhalten.

Nur wenige Taxi-Zentralen halten sich am Taxi-Tarif, wobei diese Zentralen erkennen, dass dann auch die Krankenkassen einlenken und Verträge abschließen".

Zillmann weiter: "Für mich ein Beleg, dass das Taxi-Gewerbe sich einig sein sollte, dann würde es im Krankenfahrtenbereich auch besser gehen". Hier auf erfolgte ein Gastvortrag durch Herrn Dr. Andreas Brune vom Prävent Centrum Dortmund. Hierbei geht es um eine ärztliche Regelbetreuung der

Mitarbeiter der Taxi-Unternehmen. Dr. Brune gab den Hinweis, dass seine Firma auch mit Hilfe der Taxi-Dortmund in Dortmund viele Taxi-Unternehmen unter Vertrag nehmen konnte und dies nun auf andere Städte aus-

dehnen möchte. Er gab noch abschließend den Hinweis, dass seine Firma pro Mitarbeiter € 19,90 pro Jahr berechnen wird, wenn der Taxi-Unternehmer Mitglied im BZP-Frankfurt ist, sonst würde die Firma € 24,50 pro gemeldeten Mitarbeiter berechnen.

Nach der Mittagspause, gegen 14:00 Uhr, folgte ein Gastvortrag der IKK-Signal Iduna durch Herrn Markus Renner. Herr Renner bedauerte die Kürze der Zeit von 30 Minuten, die ihm eingeräumt worden wäre. Normalerweise benötige er 2 Stunden für den Vortrag.

Herr Renner gab den Hinweis, dass die IKK-Signal Iduna noch gut im Ren-



nen der konkurrierenden Krankenkassen liegen würde, wobei aber auch er nicht sagen kann wie die Zukunft aussehen würde. Sein Hinweis auf die Kassen, die heute schon Zusatzbeiträge kassieren müssten, würden wohl kurz vor der Insolvenz stehen.

Nach diesem Vortrag gab Dr. Hoog noch einen Bericht über das Verbandstreffen beim Verkehrsminister des Landes NRW. Dr. Hoog sagt:

„ Als Ergebnis kann erfreulicherweise das Festhalten an der Taxifarbe in NRW verkündet werden. Weitere neue Erkenntnisse habe dieses Gespräch leider nicht gebracht“.

Das Thema Umstellung auf neue Funkvermittlungssysteme in den Zentralen Münster, Duisburg, Düsseldorf, Dortmund und Bonn war natürlich in der



Besonders die Zentralen Münster, Bonn, Dortmund und Duisburg konnten berichten, dass die anfänglichen großen Schwierigkeiten nun hinter ihnen liegen würden.

hofft, dass sie auch diese sicher schwierigen Phasen meistern werden. Zillmann musste dann darauf hinweisen, dass die Sitzung um 16:00 Uhr beendet werden müsse, da danach für interessierte Mitglieder eine Führung durch die MSV-Arena geplant worden wäre.



Zillmann dankte noch mal den Duisburger Kollegen, fragte dann die Versammlung wo im Herbst die nächste Tagung des Verbandes stattfinden sollte und musste dann zur Kenntnis nehmen, dass nach Meinung der Anwesenden nun Dortmund dazu einladen sollte.

Diskussion sehr lebhaft und für den Zuhörer sehr interessant.

Düsseldorf gibt sich in seiner Aussage sehr mutig, ist noch nicht soweit und sagt bange machen gilt nicht und

Die Kollegen aus Dortmund stimmten dem Vorschlag der Versammlung zu. Damit war die Versammlung beendet. Zillmann wünschte allen Teilnehmern eine gute Heimfahrt.

Taxi-Intern Redaktion



Europäische Taximesse am 5. und 6.11.2010

Schon jetzt haben viele Aussteller zugesagt!

Die Taxivereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. wird am 05. und 06. November 2010 in der Messehalle 4.1 der Köln Messe unter Beteiligung des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. (BZP) die Europäische Taximesse 2010 durchführen. Die Veranstaltung, die in 2-jährigem Rhythmus stattfindet, konnte im Jahr 2008 91 Aussteller aus 9 Nationen und ca. 14.000 Besucher registrieren.

Zum zweiten Male wird die Veranstaltung in der Messehalle 4.1 stattfinden, in der alle Aussteller Platz finden und wo auch noch Ausstellungsfläche für weitere Aussteller zur Verfügung steht. Der Umzug aus den Rheinparkhallen in diese Halle im Jahre 2008 hatte sowohl bei den Ausstellern als auch bei den Besuchern großen Anklang gefunden. Nicht nur, dass alle Aussteller nunmehr in einer Halle stehen, sondern auch die Infrastruktur mit 3800 Parkplätzen auf dem Dach sowie ein ansprechender Eingangs- und Empfangsbereich haben die Messe aufgewertet.

Von den Ausstellern des Jahres 2008 haben bereits 58 gebucht. Zwischenzeitlich ist die Ausschreibung auch an solche Unternehmen erfolgt, die bisher an der Europäischen Taximesse noch nicht teilgenommen haben. Die Rückfragen zeigen, dass auch hier reges Interesse an einer Teilnahme besteht. Somit haben die Veranstalter die begründete Hoffnung, ebenso wie 2008 eine erfolgreiche Veranstaltung im Jahre 2010 präsentieren zu können.

Die Ausschreibung ist auch auf der neugestalteten Homepage der FP Nordrhein im Internet unter <http://www.eurotaximesse.de> zu finden. Die Neugestaltung ermöglicht eine noch leichtere Führung

zu den verschiedenen Seiten des Internetauftritts. Interessierte Unternehmer/innen sowie Fahrer/innen, selbstverständlich auch die Aussteller, können sich somit jederzeit über den Stand der Anmeldungen informieren. Diese werden zeitnah etwa im Wochenrhythmus eingearbeitet.



Interessierte Aussteller können über das Internet buchen oder bei der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V., Siemensstraße 1, 40789 Monheim, Telefon 02173/9599-0, per Fax 02173/9599-25 oder per Email unter info@fp-nordrhein.de die Ausschreibungsunterlagen anfordern. Die FP Nordrhein geht davon aus, dass neben den bisherigen Ausstellern auch weitere interessante Anbieter für das Taxi- und Mietwagengewerbe gewonnen werden können.

Die Europäische Taximesse ist die einzige Veranstaltung ihrer Art in Europa,

bei der Taxi- und Mietwagenunternehmer sowie ihr Personal alle für das Gewerbe bedeutsamen Produkte und Dienstleistungen unter einem Dach vorgestellt bekommen. Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) wird seine Mitgliederversammlung am 04. November 2010 in Köln durchführen, die Abschlusskundgebung wird in der Messehalle 2.2 erfolgen. Mit einem Platzangebot für annähernd 5000 Teilnehmer ist sichergestellt, dass alle interessierten Besucher an dieser

Kundgebung teilnehmen können. Auch das Motto für die Veranstaltung steht bereits fest:

Taxi: Partner mobiler Bürger

Dieses International gültige Motto umfasst die vielen Facetten, die das Taxigewerbe weltweit im Bereich der Geschäfts- und Privatkunden, der Kranken- und Behindertenbeförderung, des Anrufsammeltaxi- oder Linienersatzverkehrs zu bieten hat.

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. Goldberg

Was passiert, wenn's passiert

Für Sie bei den Berliner Kollegen im taxi-news 3/2010 gelesen

Die Frage nach den versicherungsrechtlichen Folgen eines Unfalls, bei dem man selbst - als Taxifahrer - verletzt wird, soll an dieser Stelle erläutert werden.

Unfallversicherungen lassen sich unterscheiden in den privaten, freiwilligen Versicherungsschutz und der ausschließlich beruflichen Absicherung, getragen durch die Berufsgenossenschaften. In unserem Gewerbe ist zuständig die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Angestellte sind pflichtversichert, Selbstständige auf Grund der Satzung der BG-Verkehr. Versicherte Risiken sind der Arbeitsunfall, der Wegeunfall (der Unfall auf dem unmittelbaren Weg zur Arbeit und zurück), sowie Berufskrankheiten.

Nach § 8 Abs.1 Satz 2 SGB VII sind Unfälle zeitlich begrenzte, von außen auf den Körper einwirkende Ereignisse, die zum Körperschaden oder Tod führen. Zu beachten ist, dass die Rechtsprechung bislang zur Voraussetzung der Anerkennung als Arbeitsunfall macht, dass dieser Unfall nicht nur bei der Arbeit auftrat, sondern infolge der Arbeit, und in einem inneren Zusammenhang mit dieser steht.

Die sogenannten Gelegenheitsursachen sollen damit ausgeklammert sein (z.B. Taxifahrer erleidet an der Halte einen Schlaganfall). Wesentlicher Begriff in der gesetzlichen Unfallversicherung ist die „Minderung der Erwerbsfähigkeit“, kurz MdE genannt. Sie bezeichnet den Ausmaß, um das die normale körperliche und geistige Fähigkeit eines von Arbeitsunfall oder Berufskrankheit Betroffenen im allgemeinen Erwerbsleben gemindert ist. Die MdE wird in Prozenten angegeben. Zur Ermittlung der

Höhe der MdE dienen Tabellen, die auf lang-jährige Erfahrungen von ärztlichen Gutachtern beruhen.

Erste Aufgabe der Berufsgenossenschaft bleibt zunächst mit allen Mitteln die Gesundheit und Leistungsfähigkeit des Verletzten wieder herzustellen und ihn wieder ins Berufsleben einzugliedern. Es gilt der Grundsatz Rehabilitation vor Rente. Neben der medizinischen Versorgung werden daher auch Umschulungsmaßnahmen übernommen.

Zahlt die Berufsgenossenschaft auch Krankengeld?

Krankengeld ist eine Leistung der gesetzlichen Krankenversicherung. Die Berufsgenossenschaft zahlt nach Ablauf der Entgeltfortzahlung durch den Arbeitgeber Verletzten-geld. Die Auszahlung erfolgt auftragsweise durch die Krankenkassen.

Das Verletzengeld beträgt 80 Prozent des entgangenen regelmäßigen Bruttoentgelts, darf aber nicht höher sein als das regelmäßige Nettoentgelt. Abgezogen werden davon noch die Beiträge zur Renten- und Arbeitslosenversicherung.

Unter welchen Voraussetzungen zahlt die Berufsgenossenschaft eine Rente? Wenn trotz aller Maßnahmen der Rehabilitation über die 26. Woche nach dem Arbeitsunfall hinaus eine Minderung der Erwerbsfähigkeit von mindestens 20 Prozent besteht, zahlt die Berufsgenossenschaft nach dem Wegfall des Anspruchs auf Verletzengeld Verletztenrente. Die Höhe richtet sich nach dem letzten Jahresbruttoverdienst.

Zwei Drittel dieses Betrages ist die Vollrente. Davon wiederum errechnet sich die Teilrente (mind.20% GdB). Als GdB bezeichnet man den Grad der Behinderung. Den schon oben erwähnten Be-

griff der MdE bemisst sich nach den gleichen Grundsätzen wie der GdB. Die Verwirrung über die Vielzahl der Begrifflichkeiten ist verständlich. Hier nur kurz zur Erklärung: MdE bezieht sich kausal auf die Schädigungsfolgen, GdB final auf alle Gesundheitsstörungen unabhängig von ihrer Ursache. Zu bemerken ist, dass MdE und GdB grundsätzlich unabhängig vom ausgeübten Beruf zu beurteilen ist. Es wird also nicht auf die hohen gesundheitlichen Ansprüche, die für Taxifahrer gelten, abgestellt.

Führt der Versicherungsunfall zum Tode werden ein Sterbegeld und Hinterbliebenenrenten an den überlebenden Ehegatten und Waisen gezahlt. Krankenhaustagegeld gibt es nicht. Bei Angestellten bemisst sich die Rente, wie schon erwähnt, nach dem Jahresbruttoverdienst; bei Selbstständigen tritt an diese Stelle die Versicherungssumme. Viele Taxiunternehmer haben ihre Versicherungssumme auf die Mindestsumme von € 20.000,- festgelegt. Sie kann erhöht werden bis auf € 72.000,-

Mit welcher Rente kann ich je nach Versicherungssumme (VS) rechnen.

Bei € 20.000,- VS zahlt der Taxiunternehmer einen Beitrag von ca. € 360,- pro Jahr.

Die Leistungen wären hier: Verletztenrente bei MdE 100% etwa € 1.110,- pro Monat, Witwenrente € 500,- pro Monat.

Bei € 50.000 VS zahlt der Taxiunternehmer einen Beitrag von € 738,- pro Jahr. Die Leistungen wären hier: Verletztenrente bei MdE 100% etwa € 2.777,- pro Monat. Witwenrente € 1.250,- pro Monat.

In der nächsten Ausgabe sollen private Unfallversicherungen analysiert werden. Sie stehen neben der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung mit Leistungen, die zum Teil sinnvoll, zum Teil aber auch völlig überflüssig sind.

Matthias Albinger,
Marsplatz Financecollect

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

Welche Chancen haben Elektrofahrzeuge?

Norbert Reithofer, BMW-Chef, kam im Mai 2010 mit einem Elektro-Mini nach Berlin. In diesem Elektro-Mini ist die komplette Rückbank von einer 300 Kilogramm schweren Batterie belegt.

Treffen in Berlin im Mai mit der Bundeskanzlerin Angela Merkel. Natürlich kam auch Dieter Zetsche mit einem umgebauten Smart zu der Tagung. Der Verkehrsminister Peter Ramsauer erklärte das Thema Elektro-Auto zu einem der wichtigsten Projekte dieser Legislaturperiode.

Seit Jahren basteln Daimler, BMW und Volkswagen an batteriebetriebenen Fahrzeugen, doch tatsächlich ist die Weltspitze von anderen besetzt. Die leistungsstärksten Akkus werden nicht in Deutschland gefertigt, sondern kommen aus China und Japan.

In Deutschland soll es erst in zwei Jahren so weit sein.

Nun aber - so die Autoindustrie - soll der Staat helfen.

Zunächst soll die Forschung mit Milliarden an Euros unterstützt werden. Hat die Auto-industrie in Deutschland mal wieder eine wichtige Entwicklung verschlafen? Und warum soll nun der Staat die Aufholjagd finanzieren? Sicher, auch das ist die Frage, wobei -und das muss man wissen- ja auch die USA und China Milliarden Beträge in die Entwicklung des Elektroautos gesteckt haben.

Werbung für das Elektro-Auto in den USA. Ein Auto ohne schädliche Emissionen!

Ist das so? Richtig: Das Elektroauto emittiert beim Fahren keine Abgase. Doch irgendwie muss der Strom zum Laden der Batterien doch erzeugt werden - Solar-, Wind- oder Wasserenergie,

durch Atomkraft oder in Kohlekraftwerken. Richtig! Je nachdem wie sich die Energieversorgung eines Landes zusammensetzt, ist ein Elektroauto mal mehr mal weniger umweltfreundlich.

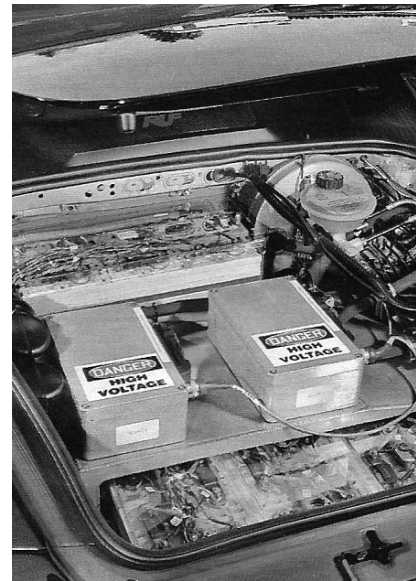
Kommen wir zur Sache! Wir haben ein Wahrnehmungsproblem, sagt Boschchef, Franz Fehrenbach. Wenn die Autoindustrie sagt, in wenigen Jahren werde ein Mittelklasseauto nur drei Liter Diesel verbrauchen, wecke dies wenig Begeisterung. Für ein Elektroauto aber bekommen sie den vollen Applaus, obwohl, so Fehrenbach, die CO2-Bilanz des Dreiliterautos mit Verbrennungsmotor besser ist, als die eines Elektrofahrzeuges.

Lesen Sie hier bitte weiter!

Der ADAC hat ermittelt, dass ein Smart mit Dieselmotor 86 Gramm Kohlendioxid pro gefahrenen Kilometer ausstößt. Ein Elektro-Smart, dessen Batterie mit Strom aus Kohlenkraftwerken geladen wird, ist für CO2-Emissionen von 107 Gramm pro Kilometer verantwortlich. Es ist also nicht so einfach mit dem Antrieb aus der Steckdose.

Wobei natürlich nach dem heutigen Stand ein Mittelklasse Fahrzeug mit Elektroantrieb zwischen 10.000 Euro und 15.000 Euro teurer als ein Auto mit Benzinmotor sein wird. Ohne staatliche Zuschüsse sind Elektrofahrzeuge kaum verkäuflich.

Beispiel: Frankreich bietet den Kunden eine Prämie von 5.000 Euro an. Dennoch haben die großen deutschen Autohersteller keine Wahl, denn ohne das Elektroauto können die Hersteller die Abgasgrenzwerte nicht erreichen. Welch ein Schwachsinn! Wobei dann die Abgasgrenzwerte in den Kraftwerken produziert werden. Aber das will ja keiner, auch nicht die verantwortlichen Politiker so sehen.



Die deutschen Autokonzerne sind spät dran. Aber deshalb droht VW, Daimler und BMW nicht der Niedergang, denn das E-Mobil wird auf absehbare Zeit ein Nischenmodell bleiben. Dafür sorgt nicht nur der hohe Preis. 144 Kilometer mit einer Batterieladung verspricht Mitsubishi für seinen i-MiEV der in Japan derzeit für umgerechnet 34.000 Euro verkauft wird.

Für den Weg zur Arbeit und zurück reichen solche Fahrleistungen. Für längere Strecken aber benötigt man einen Zweitwagen mit Verbrennungsmotor oder Hybridantrieb. Dies wird die Verbreitung von Elektromobilen begrenzen. In der Autobranche ist längst klar: Es wird nicht die eine Antriebsquelle geben, die individuelle Mobilität kostengünstig und umweltschonend muss sichergestellt werden.

Das normale Auto wird also auch in Zukunft in erster Linie mit den bekannten Verbrennungsmotoren fahren, aber auch mit Hybridantrieben, mit Erdgas, Biosprit und vielleicht auch mal mit Wasserstoff. Natürlich aber auch mit dem Strom aus der Steckdose.

Wie Sie in Zukunft auch fahren werden, fahren Sie in jedem Fall unfallfrei.

Dies wünscht Ihnen
Ihr
Karl Rosewick

Dr. Seltsam

Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit, unter diesem Motto war die französische Revolution 1789 angetreten. Die jungen USA haben es in ihrer Verfassung verankert, die europäischen Staaten hinkten hinterher, bis sie demokratisch geworden waren.

Unsere FDP huldigt dem ebenfalls, leicht abgewandelt. In diesem Falle tut es unser Bundesgesundheitsminister Dr. Philipp Rösler. Für seine angestrebte, mittlerweile mehrfach abgewandelte Reform hat er die Gleichheit neu erfunden. Seine Definition läuft darauf hinaus, dass alle Menschen gleich behandelt werden müssen, so verschieden sie auch seien.

Seine Partei betont Letzteres, ist doch jeder Mensch ein Individuum, ein Ungeteilter, ein Unikat. Die vielen Individuen sollen ein jedes eine Krankenversicherung bezahlen, die zwar nicht alle, aber die meisten Krankheitskosten abdeckt. Wer mehr will, muss sich freiwillig Zusatzversichern.

Diesem hehren Vorsatz dient die sogenannte Kopfpauschale Jeder Einzelne muss den gleichen Beitrag bezahlen, ob Säugling oder Oldie, ob arm oder reich. Kostenlose Mitversicherung für Familienangehörige ist Pfui-Sozialismus. Gleich oder gerecht?

Obwohl die FDP seit der NRW – Wahl keine Chance hat, in absehbarer Zeit ein entsprechendes Gesetz auf den Weg zu bringen, bleibt Herr Dr. bei seinem Vorhaben. Bei der Eröffnung des Deutschen Ärztetages am 11. Mai stellte er sein Modell einer teilweise aus Steuern finanzierten Kopfpauschale vor. Seine verblüffende seltsame Begründung:

Der Ausgleich zwischen Arm und Reich gehört nicht ins Krankenversicherungssystem, sondern ins Steuersystem. Da ist was dran. Aber er unterschlägt, dass die dafür notwendigen 35 Milliarden € pro Jahr nicht drin sind, schon gar nicht an-

gesichts der abnormen Schulden und Bürgschaftslasten infolge der Finanz-, Wirtschafts- und Euro-Krise. Der Finanzminister hat ihm deutlich gemacht, dass seine Taschen zugeknöpft sind und bleiben. Die Grundhaltung liberalen Denkens lässt ohnehin eine solche Umverteilung aus den Taschen der Steuerzahler hin zu den Taschen der Kranken nicht zu. Für Liberale muss es der Sündenfall, der Verrat an Freiheit und Selbstbestimmung sein, das sozialistische



Element der Brüderlichkeit zu hofieren. Wobei Soziales unliberal auf Enteignung der selbsternannten Leistungsträger hinausläuft, auf Unterstützung von Verweigerern und Faulpelzen. Da nicht exakt definiert, ist Sozialismus auslegbar nach Geschmack.

Dr. Seltsam kennt nur die enge Welt des Wohlbehüteten. Armut und Hoffungslosigkeit sind ihm Gespenster, nicht real. Die vielbeschriebenen Traditionen unserer immer noch christlich geprägten Wertordnung sind ihm offenbar nur theoretisch vertraut. In seinem Weltbild ist der Hartz - IV - ler so gut abgesichert wie der Millionär, demnach gleich. Seltsam für einen Liberalen, Individualisten.

Gleich ist für ihn auch das Ergebnis einer Beispiel – Rechnung seines Systems. Wer den angeblichen Durchschnittslohn von 3000 € brutto hat, zahlt 29 € Monatsbeitrag; als Steuerzahler kann er per Absetzung 9 € zurück erwarten, Netto-

zahlung: 20 €. Wer das Existenzminimum (knapp über 1000 €) oder weniger verdient, bekommt nichts zurück; er zahlt 29 €. netto wie brutto. Gleichbehandlung?

Da hilft nur eine exakte Definition dessen, was Gleichheit ist. Die kann nicht sein, weil Jeder eine andere Auffassung hat und es keine Einigung darüber gibt. Wie denn auch. Der Eine trage des Anderen Last? Allah ist der Gerechte und Barmherzige? Das ist nicht liberal! Ob Dr.Seltsam gelernt hat, dass die Gesetzliche Krankenversicherung mit hälftigen Beiträgen für Arbeitgeber und Arbeit-

nehmer beileibe keine Erfindung des sozialistischen Teufels ist?. Sie wurde 1883 von dem erzkonservativen Kaisertreuen Reichskanzler Otto von Bismarck durchgesetzt, wie die anderen Sozialversicherungen ebenfalls.

Nicht aus humanitären, schon gar nicht religiösen Gründen, sondern zur Sicherung der Staatsmacht.

Bismarck befürchtete „Umtriebe der Sozialdemokratie“. Sozialversicherungen als Mittel zum Vorbeugen vor Armutsunruhen, einer „Zeitkrankheit“.

Herr Minister Dr. Rösler, nehmen Sie den liberalen Junker O v B zum Vorbild.

Handeln sie wie er

KLUG, VORAUSSCHAUEND, ZWECKDIENLICH.

Eurofighter

1997 gewann S 04 gegen Inter Mailand den UEFA – Cup. Sie wurden Eurofighter genannt, allen voran der Abwehrrecke mit dem markanten Kinn, der Yhhhves Eigenrauch.

Jetzt müssen wir als Deutsche für den € fighten. Unsere gewählte - gequälte Obrigkeit behauptet, die Mehrheit aller Wirtschaftsweisen und Finanzgurus belege die Notwendigkeit. Fast ebenso Viele bestreiten es. Jedes Lager hält Argumente vor, die dem Laien unverständlich sind. Es ist wie mit der Religion. Am Ende ist alles Glaubenssache und an dessen Ende Wissen.

„Nun sag, wie hast du’s mit der Religion? Ich glaube gar, du hältst nicht viel davon“. Ein gläubiger christlicher Denker brachte es auf den Punkt. „Ich fürchte nicht den Tod, denn danach werde ich wissen!“.

Das werden auch wir nach der Krise, aber dann ist es zu spät. Wie beim Glauben. Seit der Finanz – Jongleur – Misere stecken wir so tief im Schuldenmorast wie noch nie, seit es die BRD gibt. Also werden noch mehr Kredite aufgenommen. Ein „Wirtschaftsweiser“ stellte fest:

Wir bezahlen unsere Schulden mit neuen Schulden.

Zum Ende 2009 schloss der Bundeshaushalt mit 303, 2 Milliarden € Ausgaben, davon waren 47,6 Milliarden = 14,43% Zinsen. Haarscharf vorbei an strafbarer Wechselreiterei?

Insolvenz kann ein Staat nicht beantragen, Pleite gehen darf er nicht, sonst wäre unser uns lieb und teuer gewordenes Geld futsch. Als wäre es nicht genug, kommt nun noch die Krise der „PIGS“ hinzu. Portugal, Italien, Irland Griechenland, Spanien sind angeschlagen. Die durch Schummelei zum € gekommenen Griechen müssen

sofort unterstützt werden, weil sonst der € am Ende wäre. Das jetzt aufgelegte „Rettungspaket“, das allein uns zusätzlich zu den Altschulden 22 Milliarden €, und die EU bis zu 135 MRD cash kosten wird, hat darüber hinaus ein Bürgschafts - Volumen von zunächst 750 Milliarden €. Es wird wahrscheinlich auf über eine Billion anwachsen. Ein Fachmann stellt klar, dadurch sind alle Regeln gebrochen worden. Gegenseitige Schuldenhilfe und politische Einflussnahme auf die EZB sind tabu!



Währenddessen jagen die Hedgefonds irrsinnige Geldmengen um den Globus, Tag für Tag in vielhundertfacher Milliardenhöhe, Spekulation wie gehabt. Da werden 16 mal soviel Tonnen Erdöl „verkauft“ wie gefördert, nur ein Beispiel. Es wird mit heißer Luft gehandelt, bis der Schwindel zusammenbricht. Dann muss wieder „der Staat“ sanieren, damit „das System“ weiter funktioniert. Man hat uns von der Finanzwelt abhängig gemacht wie den Kokser vom Rauschgift.

Nachdem man uns mit dem Köder Konten, Kredite, Überweisungen, und allerlei Bequemlichkeiten „angefüttert“ hatte. Ein Zurück, das wissen wir alle, gibt es nicht. Aber die unabdingbar notwendige Kontrolle, Regeln für die Geldmärkte und ihre Akteure, die uns

schon bei der vorigen Krise versprochen wurden, die wird es immer noch nicht geben. Im Namen der „Heiligen Kuh“ Marktwirtschaft.

Sie funktioniert mit Regeln besser; unsere eigene Vergangenheit beweist es. Maßlosigkeit und Gier der global agierenden Herrschaften des Big Money haben Freiheit als schrankenlose Willkür ausgelegt. Im Namen dieser Freiheit spekulieren die Fonds gegen den €. Man leugnet es, aber es ist klar ersichtlich.

Mr. Taylor, Boss des größten Hedgefonds, hat die Katze aus dem Sack gelassen. Wenn man einem Huhn den

Kopf abhackt, dann torkelt es noch eine ganze Weile weiter, bevor es tot umfällt. In diesem Stadium befindet sich der €.

Die führenden Politiker aller EU – Mitgliedstaaten und die Brüsseler Eurokraten bestreiten es vehement. Doch wieso stellen sie dann soviel nicht real vorhandene Garantiegelder?

500 Mrd von den wenigen noch zahlungsfähigen EU - Ländern, 250 Mrd vom IWF, ein wenig aus Brüssel.

Wer bürgt, muss notfalls auch zahlen! Eurofighter Yves Eigenrauch hatte einen Fanclub gegründet „Dem Ball is egal, wer ihn tritt“. Nur:

DER BALL SIND WIR!

W

Machtgehab

Gehabe hat, wer etwas nicht hat, was er haben will, der aber so tut, als hätte er. Man könnte meinen, es sei eine Berufskrankheit der Politiker.

Die unerer Demokratie ist politische Macht nur verliehen. Trotzdem tun Gewählte oft so, als sei Macht nicht Eigentum der Wähler, sondern ihres.

Seit dem 9. Mai dürfen wir dieses Schauspiel in NRW bestaunen. Der bisherige Landtag hat unsere Macht in Händen, bis sich am 9. Juni der neue konstituiert. Der hat dann den Ministerpräsidenten der neuen Regierung zu wählen, vorgesehen am 23 Juni.

Das Ergebnis kann endlos auf sich warten lassen. Bis dahin hat zwar das neue Parlament die Macht, doch die alte Regierung bleibt im Amt. Formal nicht machtlos, aber auch nicht dem Wahlergebnis unterworfen.

Sie hat zu verwalten, treuhänderisch. Moralisch dürfte sie nur tun, was den neuen Verhältnissen nicht widerspricht. Trotzdem wird sie im Bundesrat den vom Bundestag verabschiedeten Euro-Bürgerschaftsgesetzen zustimmen.

Fast alle Abgeordneten kennen den genauen Inhalt nicht. Viele sehen sich als Stimmvieh bloßgestellt.

Moral? Wir sind in der Politik, es geht um Macht. Und rechtlich kann man „sich gehaben“.

Der anfangs wie ein Geprügelter dahergekommene Herr Rüttgers ist auf Betreiben der Partei nun hochgemut, mit Machtanspruch. Seine Getreuen reklamieren den Brauch, der kein Recht ist, dass die stärkste Fraktion den Ministerpräsidenten stellt. Die CDU sieht sich in dieser Position wegen eines Mehr an Wählerstimmen 5882 = 0,08%. Eine stärkste Fraktion gibt es aber nicht, CDU und SPD haben je 67 Sitze. Patt also.

Die CDU kommt breitbeinig daher, mit vollen Hosen. Weder Rüttgers noch Kraft, weder CDU noch SPD sind Wahlsieger.

ie balgen sich wie balzende Auerhähne und Röhrende Brunfhirsche. Abwarten. Jetzt hat der Wähler erst wieder das Sagen, wenn der gerade gewählte Landtag sich auflösen sollte, was er kann bei Nichteinigung, oder in fünf Jahren.

Die notwendige Stimmenmehrheit für eine Regierung liegt bei 91. CDU und SPD müssen sich anscheinend auf eine große Koalition verständigen. Abtasten, Sondieren und das Abstecken von Ansprüchen stehen an: Erste Gespräche sind für den 27.5.geplant.

Verhandlungen können sich in die Länge ziehen. Für den Fall des Scheiterns müsste dann doch eine Ampel versucht werden, selbst Neuwahlen sind nicht auszuschließen. Das freilich käme einer Bankrotterklärung nahe.

Wir haben eine spannende Zeit vor uns. Große Koalitionen sind beim Wähler beliebt, weil man darin eine Chance sieht, Wichtiges problemlos durchzusetzen. Eine Chance, mehr nicht. Denn der Alltag hat immer bewiesen:

Ein Tiger springt, er landet als Bettvorleger. Die Ausgangspositionen der Partner sind meist so weit auseinander, dass man sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen muss. Klägliche Ergebnisse sind keine Vertrauenswerbung.

Lebendige Demokratie braucht eine starke Opposition als Kontrollinstrument und Antreiber. Die schwarz - rote Merkel - Regierung hat uns nicht gutgetan. 2009 haben die Wähler, wohl eher aus Verzweiflung als aus Überzeugung, Rot durch Gelb ersetzt. Dieses Bündnis rast dem Abgrund zu.

Das Bundesverfassungsgericht ist immer



öfter Reparaturbetrieb für schlampige Regierungs- und Gesetzgebungsarbeit. Motto: Wir Politiker kriegen es nicht gebacken. Gehabe ist eben nicht Macht. Helmut Kohl hatte sie noch.

Er überstrapazierte sie, auch durch die Spendenaffäre. Merke: Die CDU hat noch jeden „Wahlverlierer“ gnadenlos in die Wüste geschickt.

Rüttgers? Ich wette, dass ein anderer NRW-Ministerpräsident wird.

Siegestrunken hatte die NRW - Regierung 2005 verkündet, Rot - Grün im Lande sei auf ewig mausetot. Der Tsunami des 9.Mai 2010 fegte den Triumph hinweg. Totgesagte leben länger.

2005 hatte man einen fulminanten Start hingelegt mit „Vision 2025“ und „Zukunftskommission“. Erlauchte Wissenschaftler, Wirtschaftskapitäne, Politiker, Künstler entwarfen ein Bild davon, wie wir 2025 leben könnten und sollten.

Auftraggeber Rüttgers ließ den Entwurf nach einer Schamfrist etwas kleinlaut ins Archiv verweisen, wohl wegen provokanter Fragen. Eine davon, weil sie Stimmungsbilder mitten in der Wahlperiode ermöglichen könnte:

Warum nicht Bürgerbegehren und Bürgerentscheide?

W

Eseleien

Macht jemand Dummheiten, wirft ihm das Sprichwort Eseleien vor. Dabei ist, bei Licht betrachtet, der Esel seit Jahrtausenden ein kluger, treuer, geduldiger, nützlicher Gefährte des Menschen. Was zu demonstrieren und zu illustrieren ist.

Die Geschäfte gehen schlecht. Auch bei den Taxen. Fragt man einen Fahrer, ob er nicht sein eigener Herr sein möchte, bekommt man immer häufiger die Retourkutsche: Nur ein Esel kauft sich noch eine Konzession!

Man müsse schon ein Esel sein, wenn man sich heutzutage für eine gute Sache engagiert, für Menschen, Politik, seinen Beruf, erst recht, wenn man für Berufsverbände gewonnen werden soll.

Bringt nichts, man wird nicht belohnt, nur belächelt, für dämlich gehalten.

Die Geschichte berichtet Gegenteiliges. Schon Abraham sattelte den Esel. Er war es, der meines Wissens als Erster eine erstaunliche Feststellung machte: Der Esel konnte offensichtlich mehrere Gedanken gleichzeitig im Kopf haben, die sich gegeneinander bewegten.

Es ist die Beschreibung des Esel – Charakters in einem Bild, eine Darstellung unvereinbar scheinender Eigenschaften. Abraham stellte eine Entsprechung im Menschlichen fest, Mensch und Esel als Geistesverwandte.

Wobei der Esel einen Vorsprung hat. Von Menschen kann das kaum Einer. Je ein Eigenschaftspaar für je einen Menschen, das ist die Regel.

Aufgepasst, nachgedacht. Des Esels Wesen ist zum ersten geduldig und ausdauernd, zum zweiten störrisch

und eigenwillig. Ohne Zweifel ist derjenige Mensch im Vorteil, der Erstens und Zweitens unter einen Hut bringt. Menschen haben immer mehr immer größere Belastungen zu ertragen, stoßen schmerzhaft an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Das Burn – out – Syndrom ist ein Gefahrensignal.

Es erwischt immer mehr Frauen und Männer. Nur die Fähigkeit zu dau-



ernder Geduld hilft, nicht abzustürzen. Sie kann nur mühsam erlernt werden mithilfe rechtzeitiger Anleitung, mit einem Beistand.

Störrische und eigenwillige Zeitgenossen ecken meistens an, weil sie hartnäckig ein Ziel verfolgen, nicht ablassen von Kritik. Doch wir tun ihnen Unrecht.

Sie sind unentbehrlich, wenn etwas nicht weitergeht, in Familie, Beruf, Verein, Zusammenleben, in großer wie kleiner Politik, in Schule und Ausbildung, Studium und Gesetzge-

bung, für Lohn und Gewinn als Lebensgrundlagen. Wo kämen wir hin, wenn es diese Kümmerer nicht gäbe! Gegen Ungerechtigkeit und für das Recht muss man kritisch nachhaken, bohrend fragen, unbequem sein bis zum Tritt vors Schienbein. Wer so handelt, steckt Prügel ein statt des verdienten Lohnes - wie der Esel. Wer so handelt, gibt nie auf - wie der Esel. Wer so handelt, trägt eine Last - wie der Esel, der die Prügel für die Launen seines Herrn hinnimmt.

Wer so handelt, übernimmt Verantwortung für Dinge, für die er nichts kann. Wer so handelt, schämt sich stellvertretend für fremdes Unrecht. Es tröstet, dass sich Menschen selbstlos, ohne Gegenleistung zu erwarten, für fremde Belange einsetzen. Ehrenamtliche nennen wir sie.

Fürs „Sachgebiet Geduld“ findet sich die eine Spezies, fürs Störrische die andere. Freiwillige Feuerwehr, Hilfsorganisationen, Caritas, Diakonie, Betreuer, Nachbarschaftshilfe – Ehrenamtlich!

Die „Störrischen“ leisten mühevoll komplizierte Hilfe in Behördenangelegenheiten, Sozialfragen, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberstreitigkeiten, als „Ombudsmann / frau“ – Ehrenamtlich! Es ist an der Zeit, den Esel zu rehabilitieren, von ihm zu lernen, wie man zweierlei Eigenschaften in sich vereinen kann, ja sogar gegenläufige Gedanken wälzen.

Nur kein Neid! Bei Licht besehen, könnte aus den Eseleien der Überschrift ein Gewinn heraus schauen, siehe Wilhelm Busch:

Womit man denn bezwecken wollte, dass sich der Esel ärgern sollte. Doch dieser hochehrwürdige Greis beschrieb nur einen halben Kreis, verhielt sich stumm und zeigte itzt, die Seite, wo der Wedel sitzt.

W

Union

Die Vereinigung. Die EUROPÄISCHE UNION ist derzeit in keinem guten Zustand, ihr Leben scheint in Gefahr. Vermutlich ist sie zu schnell zu groß geworden. Umfang, Körpergröße und Hirn haben sich so unterschiedlich entwickelt, dass sie nicht mehr zueinander passen. Die EU ist zu einem schwammigen Gebilde verkommen. Aus der großartigen Idee der Vereinigten Staaten von Europa, vergleichbar denen von Amerika, ist ein klägliches Gebilde aus Wirtschaftsinteressen erwachsen, ein bürokratisches Monster, in dem Alle zu sagen haben wollen. Mitgliedstaaten und EU Kommissare „regieren“. Soviele Köpfe, so viele Absichten erfordern mühselige Abstimmungen.

Einer der Gründe liegt in der Geschichte. Die Idee vom einigen Europa ist uralte. Der berühmte Aachener Karlspreis baut darauf auf. Um 800 hatte Karl, immer noch der Große genannt, das damalige Frankenreich von Spanien bis zur Elbe mit brutaler Gewalt geeinigt. Es hielt nur bis zu seinem Tod, danach zerfiel es, zeitweise in hunderte Mini-Herrschaften. Zwei Weltkriege erzwangen eine Besinnung. Die „Paneuropa-Union“ gebar die Idee eines politisch - wirtschaftlichen Zweckverbandes als einzige Rettung vor weiterem Unheil.

Ausgerechnet der „Kalte Krieg“ der ehemaligen Verbündeten in Ost und West trieb die Einigung voran. Der Brite Winston Churchill trug die Idee vor, Deutschland auf die Seite des Westens zu ziehen, mit ihm das Europa diesseits der Elbe. Der Marshall – Plan der USA pumpte riesige Dollar-Mengen in die zerstörten westlichen Länder. Deutschlands Wohlstand wurde angeschoben. Auch mussten Verbündete her. Ein weiterer Gedanke war, die Deutschen an neuen Kriegen zu hindern, indem man sie in ein Wirtschaftsbündnis einbezog. Teilhabe statt



Kontrolle. In der Tat entwickelte sich daraus eine veritable Völkerfreundschaft. Das Ende der Erbfeindschaft Frankreich / Deutschland nahte. Charles de Gaulle und Konrad Adenauer wurden Freunde.

1951 und 1957 entstanden die „Europäischen Gemeinschaften“, ein Teil davon hieß EWG, Europäische Wirtschaftsgemeinschaft. Als Staaten der ersten Stunde vereinigten sich Belgien, Niederlande, Luxemburg, Frankreich, Italien, Westdeutschland: die Sechsergemeinschaft. Ihr folgten Montanunion (Kohle und Stahl), EG / Europäische Gemeinschaft, und EU / Europäische Union. Die EWG wollte nur den gemeinsamen Markt. Kaufleute waren wie immer Vorreiter über Grenzen hinweg. EG und EU wollten politische Gemeinschaft. Die Verträge von Maastricht 1992 und Lissabon 2007 sollten sie auf den Weg bringen.

Doch Euphorie macht unvorsichtig, man überfraß sich sozusagen, erstickte fast an dem dicken Brocken von nunmehr 27 Mitgliedern samt überwuchernder Bürokratie. Aus dem kernigen Brot der ursprünglichen Sechs bis Zwölf wurde nach und nach ein schwammiges, klebriges, matschiges Teiggebilde.

Finanz- und Wirtschaftskrise 2008, sowie die „Globalisierung“ taten ein Übriges. Für die BRD als stärkste EU-

Wirtschaftsmacht türmten sich abenteuerliche Finanzgarantien zur Rettung der Banken auf. Derzeit kommt der Schauer erregende, unübersehbare Schulden- und Bürgschaftsberge oben drauf. Er soll ermöglichen, den €, unser Geld, zu retten. Prinzip gesundbeten und hoffen.

Hinter vorgehaltener Hand geben alle Gurus zu, dass es wieder einmal nur durch Vernichtung des Geldwertes zu richten ist, sprich durch Quasi-Enteignung all derer, die ihr Erspartes nicht in sichere Häfen haben retten können. Europas Sündenfall besteht darin, eherner Regeln gekippt zu haben. Die Verträge verbieten, für überschuldete Mitgliedstaaten einzuspringen. Die Europäische Zentralbank ist politischem Einfluss entzogen. Beide Grundsätze wurden über den Haufen geworfen. Die EU hat sich selbst entmannt. Das Versprechen, unser Geld sei sicher, scheint mehr Geisterbeschwörung als fundiertes Wissen, das äußern immer mehr Experten in immer mehr Gesprächsrunden. Spekulanten greifen den € an.

Am 17.5. ist er innerhalb weniger Wochen von 1,36 \$ auf 1,22 \$ abgestürzt. Wie geht's weiter? Die Regierungen der EU - Länder samt Brüssel tun nur noch, was Angsthasen immer tun. Sie

PFEIFEN IM WALD.

W

Utopia

Im alten Griechenland vor Jahrtausenden schon kannte man Utopia, einen Ort, den es nicht gab, einen Zustand, wie man ihn sich wünscht, ein Ideal gesellschaftlicher Existenz.

Im Laufe der Geschichte wurden unter diesem Titel Abhandlungen verfasst, Romane geschrieben; ein moderner trägt den Titel „Wir sind Utopia“.

Offensichtlich ein die Menschen bewegendes Thema, gerade wieder jetzt in Zeiten von Finanz-, Wirtschafts- und EURO – Krisen.

Sind nicht auch Kulturhauptstadt – Jahr und Metropolregion Ruhrgebiet eine Utopie? Beide sind auf gutem Weg vom Ideal zur Wirklichkeit. Bei näherem Hinsehen sollte man jedoch zu dem Schluss gelangen: von der Wirklichkeit auf dem Weg in die Nähe der Wunschvorstellung.

Die Kulturhauptstadt wird einen großen Teil ihres Programms zum Erfolg führen, nur ausgerechnet ihre Bewohner zeigen keine rechte Begeisterung, wenig Interesse und Überzeugung.

Nun ja, Ideale werden nie erreicht, es kommt auf den Grad der Annäherung an. Der aber lässt in puncto Metropole Ruhr noch sehr zu wünschen übrig.

Jeder mag selbst beurteilen, wie weit wir schon sind, wenn man etwa die folgenden Maßstäbe anlegt.

1. Fans von Schwarz-Gelb (Biene Majas Heimat Lüdenscheid Nord = DO)) und Blau-Weiß (VFL BO und S 04 aus Herne-West) lernen Händchen halten, schmuse und mehr.
2. „Der aus Bochum“ hält dem nach dem Weg zu S 04 und Borussia DO Fragendem vor:



„Wat willze denn da? Ich war da schomma, is doch Scheiße; da willze doch ga nich hin!“

3. Das Ruhrgebiet besteht nicht mehr aus 53 Kommunen mit 53 Rathäusern, 53 Parlamenten, 53 Oberhäuptern, 53 Verwaltungsbehörden, alle mit eigenen Stadtwerken, Stadteigenen „privaten“ Firmen, alle nebeneinander und gegeneinander wurschtelnd.

4. Als Teil des VRR sind im Ruhrgebiet 10 kommunale Unternehmen des ÖPNV selbstständig unternehmerisch tätig. Der VRR ist Klammer für Tarife, Public Relations, Koordination des Schienenverkehrs von Straßenbahn und Deutsche Bahn im Nahverkehr, überwacht Qualität und Service, vermarktet Ticketprodukte. Weisungsbefugnis für die Unternehmensführung der angeschlossenen Betriebe hat er nicht, Dreinreden geht schon gar nicht.

5. Die Straßenbahnen haben zwischen Duisburg und Dortmund unterschiedliche Spurbreiten, die einen Stopp an den Grenzen erzwingen. Des weiteren unterhalten die 10 Unternehmen verschiedene Bustypen von verschiedenen Herstellern. Nur selten wird Teilgemeinschaftlich eingekauft. Entsprechend müssen die unterschiedlichen Betriebshöfe und Werkstätten ausgestattet sein. Einfach teuer!

6. Daneben betreiben etliche VRR-Unternehmen auch im Ruhrgebiet noch eigene ÖPNV-Linien, die nicht dem VRR angehören - ein teures Spielzeug fürs Selbstbewusstsein?

7. Dieses Ruhrgebiet wird von außerhalb durch drei Regierungspräsidenten als Oberbehörden kontrolliert, die ihren Sitz weit vom Schuss in Düsseldorf, Münster, Arnsberg haben. Sie sind uns vertraut auch als Oberaufseher für das Taxigewerbe. Es ist so, als wenn die Bundesregierung in Warschau oder Paris oder London oder Rom oder sonstwo angesiedelt wäre. Am besten auf alle verteilt.

8. Wie viele – gefühlt tausende – Taxizentralen, Taxiverbände und Taxiunternehmen es in der Region gibt, habe ich nicht herauskriegen können. Verlässliche Statistiken existieren nicht, zum Teil sicherlich wegen ständiger Veränderungen ihrer Organisation, ihrer Anzahl, des Besitzerwechsels. Es dürfte einfacher sein, einen Sack voller Flöhe zu hüten, als im Taxigewerbe Einigkeit zu erreichen, zumindest in Kooperation, wirtschaftlicher Effizienz, Interessenvertretung. In solchem Klima siedeln Pilze, auch der Spaltpilz.

9. Gesucht wird eine Integrationsfigur für das Ruhrgebiet, eine Klammer, um in der Vielfalt Zusammenhalt zu gewährleisten, eine oberste Repräsentanz, eine Autorität, ein Diplomat, der vermitteln kann. Auf Dauer dürfte solches auf uns abfärben

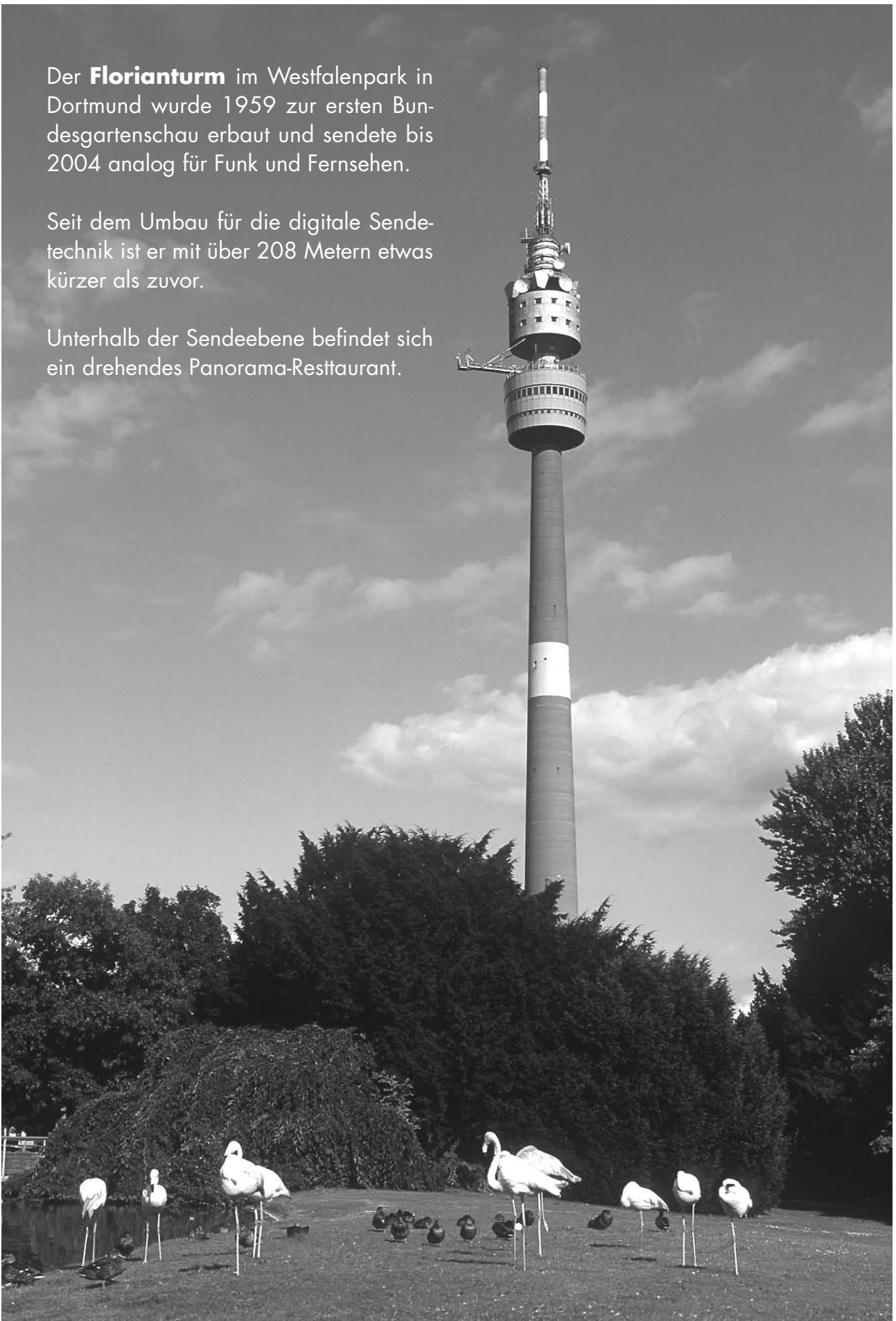
10. Mein Idee:

FRAUEN SIND DIE BESSEREN DIPLOMATEN!

Der **Florianturm** im Westfalenpark in Dortmund wurde 1959 zur ersten Bundesgartenschau erbaut und sendete bis 2004 analog für Funk und Fernsehen.

Seit dem Umbau für die digitale Sendetechnik ist er mit über 208 Metern etwas kürzer als zuvor.

Unterhalb der Sendeebene befindet sich ein drehendes Panorama-Restaurant.



(Ge)Ruch

Es gab Zeiten in der, damals noch nicht reformierten, Kirche, da stand ein Mensch, zum Beispiel Augustinus oder Hildegard von Bingen, im „Geruch der Heiligkeit“. Gemeint war damit der gute Ruf, das hohe Ansehen bei den Mitmenschen. Geblieben davon ist bis auf den Tag der „Ruch“. Warum?

Es klingt nicht so böse wie Geruch, wie Gestank, meint aber genau das. Es stinkt uns. Es stinkt zum Himmel. Ruch ist das zweifelhafte Ansehen. Die Nase riecht den üblen Gestank, der von jemandem ausgeht. Pfui.

Immer mehr Zeitgenossen sind dagegen immun, unempfindlich geworden, ohne es zu merken.

Sie halten das, was sie ausströmen an Denken und Tun, für normal. Sie riechen nicht, was die Atmosphäre, die zwischenmenschliche, vergiftet und verpestet ist.

Jüngst vermeldete (Videotext 14. März) das ZDF: FDP – Generalsekretär Christian Lindner spricht sich dafür aus, die Verbindung von Politikern und Geschäftsleuten zu akzeptieren. Zitat: „Es ist eben eine Realität, dass Spit-

zenpolitiker persönliche Netzwerke haben“. Damit will er uns weismachen, was Realität ist, kann nicht anrühlich sein, eben weil es Realität ist. Man nennt das einen klassischen Falschbeweis, *circulus vitiosus*, fehlerhaften Kreis. Logik und Mathematik sagen uns, das geht so nicht. Es verbietet sich von selbst, das zu Beweise durch seine schiere Existenz zu beweisen.

Herr Lindner äußerte sich angesichts diverser zweifelhafter Sponsoring – Affären und verdeckter Parteispenden. Was nicht passt, blendet er einfach aus. Er versucht, uns für dumm zu verkaufen.

Sind wir aber nicht.

1. (Spitzen-) Politiker sind gewählt. Sie beeiden, dem Wohle des ganzen Volkes zu dienen.

2. Dieser Dienst kann folglich nicht einem persönlichen Netzwerk gewidmet werden.

3. Wir sollen laut Lindner die Verbindung von Politikern und Geschäftsleuten akzeptieren.

Gemäß 1. und 2. sollen wir demnach eine Pflichtverletzung billigen. Tun wir nicht. Dazu passt, dass es Usus ge-

worden ist, ausscheidenden Politikern ohne Schamfrist einen Job in der Wirtschaft zu vermitteln. Es kommt, was kommen muss: man ist dem neuen Jobgeber geneigt.

Wes Brot ich ess', des Lied ich sing.

Werner Müller, sein pensionierter Staatssekretär Manfred Tacke, und Gerhard Schröder sind nur herausragende Beispiele. Quer durch alle Parteien ist es der Brauch. Derzeit ist der immer noch amtierende Regierungssprecher Angela Merkels, Ulrich Wilhelm, schon als nächster Intendant des Bayerischen Rundfunks gewählt, wohin er ohne Unterbrechung wechseln wird. CSU – Funk?

Aber wer wird denn gleich in die Luft gehn! Politik und Wirtschaft finden Derartiges stinknormal. Passt, denn es stinkt gewaltig!

Ahmt der einfache Bürger es nach, wird ihn sehr schnell der Staatsanwalt beim Wickel haben.

Motto, lateinisch: *Quod licet Jovi non licet bovi*. Der Götterchef darf, was das Rindvieh nicht darf.

Wir Wähler kennen dafür fiese Wörter: Bestechung und Bestechlichkeit, Käuflichkeit. Es ist der RUCH DER KORRUPTION W

Stimmt es, dass Taxifahrer Fahrkünstler sind?

Im Prinzip ja, aber die Arbeitsagenturen empfehlen, auf „Hungerkünstler“ umzuschulen.

Wie wird man Taxiunternehmer?

Im Prinzip ganz einfach, aber wir dürfen Betriebsgeheimnisse nicht verraten.

Muss ein Taxifahrer bei Gewitter den Verkehr einstellen?

Im Prinzip ja, aber nicht, wenn die beiden im Auto bleiben.

Glauben Taxifahrer an Schutzengel ?

Im Prinzip nein, aber man weiß ja nie ...

Marke Taxi

Leider gibt es sie nicht, weil Taxi seit je ein weltweit benutzter Begriff ist, der nie geschützt werden konnte wie eine echte Marke. Schade, denn mittlerweile gibt es Marken, die bilanziert werden, zum Teil mit Milliarden bewertet, wichtig für einen Unternehmensverkauf oder Nutzungslizenzen / Beispiel McDonald.

Weil das Verkehrsmittel Taxi ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilitätsgarantie ist, sollten wir sorgfältig überlegen, wie wir damit umgehen. Wie findet ein Kunde zumal in der Fremde am einfachsten ein Taxi?

Das Dachzeichen, der „Vogel“, ist ein unverwechselbares Merkmal, leider aber oft erst aus der Nähe zu identifizieren, zumal es auch einen Haufen Reklame-Dachzeichen auf Privatfahrzeugen zu sehen gibt.

In leider nicht mehr allen Bundesländern ist es die „Taxifarbe“ hellelfenbein, die selbst Ausländer kennen. Viele Unternehmen haben sie preisgegeben. Weil sie glauben, dadurch werden Wiederverkaufswert des Autos und Anschaffungspreis beeinflusst.

Nicht nur Fachleute ziehen das in Zweifel, hauptsächlich wegen der Kilometerleistung und der bekannten Geschichte des Fahrzeugs.

Erhöhte Abnutzung lässt sich nicht verheimlichen, die Manipulation der Tachos wäre strafbare arglistige Täuschung. Man tauscht einen kurzfristigen vermeintlichen Vorteil gegen einen langfristigen, erzielt durch das Erkennungsmerkmal Farbe.

Wer einen Beweis möchte, sollte sich mit dem Bericht in unserem vorigen Heft befassen, Thema Mietwagenproblem in Duisburg. Wer Hellelfenbein erspäht, schaut nicht mehr nach

Dachzeichen, Ordnungsnummer und Fahrpreisanzeiger, fragt nicht, ob Mietwagen oder Taxi, kennt meist nicht einmal den Unterschied. Fahrpreis und Folgen lassen alle Argumente schweigen.

Obwohl in diesem Falle die Dreistigkeit nicht mehr zu überbieten ist, wird es unsererseits den schrägen Vögeln auch zu leicht gemacht. Wir verlassen uns auf wenig geneigte Behörden, statt denen Dampf unterm Hintern zu machen.

Wir gehen nicht auf Redaktionen zu, um sie dafür zu interessieren, die Öffentlichkeit zu unterrichten über möglichen Betrug.

Warum nicht Flyer im Taxi, an den Halteplätzen, im Bekanntenkreis? Warum kein Gespräch mit Fahrgästen? Warum nicht Plakate und Annoncen? Wir sammeln keine Argumente für die Notwendigkeit des Taxis.

Lieber streiten wir untereinander über unsere divergierenden Wünsche und Forderungen, statt nach Gemeinsamkeiten zu suchen. Wir klären nicht einmal uns selber auf, geschweige denn unsere Fahrgäste.

Vor Jahr und Tag hat es in einer Großstadt des Ruhrgebiets eine erfolgreiche Verhandlung vor der Schiedsstelle der IHK gegeben, in einem Streit um Mietwagenmissbrauch.

In der Folge gab es für den Mietwagenunternehmer und seinen Fahrer schmerzhaft Geldbußen, weil sie wiederholt nicht ordnungsgemäß gehandelt hatten.

Allerdings erleichtern Personenbeförderungsgesetz und BOKraft eine Verbrauchertäuschung. Die Einhaltung des fragwürdigen Rückkehrge-



bots für Mietwagen, die Vorschriften für Annahme Vermittlung der Aufträge kann man nicht überwachen. Folglich sind sie wertlos. Des Weiteren können Taxischild, Ordnungsnummer und Fahrpreisanzeiger einfach ausgetauscht werden. Wer kontrolliert wann und wie Richtigkeit von Schildern, Zeichen, Plomben, eventuell Farbe?

Vor vielen Jahren stand in Taxi Intern der Vorschlag, zur Unterscheidung von Taxi und Mietwagen außen am Fahrzeug ein festes Zeichen, eine Plakette oder Ähnliches anzubringen.

In den USA gibt es am Taxi die am Kühlergrill fest vernietete verplombte Plakette mit Konzessionsnr. In Frankreich, zu bestaunen im Krimi, wird das Dachzeichen mit integrierter Konzessionsnummer von der Zulassungsstelle ausgegeben.

Wieso kriegen wir das nicht gebakken? Zum Teil ist es der Preis für unser föderales Staatssystem, das Überwachung und Ausnahmen maßgeblicher Vorschriften den Bundesländern überlässt. Aber BOKraft und Personenbeförderungsgesetz bieten einen Hebel für Änderungen.

Die entscheidende Voraussetzung aber fehlt: der Wille einer eindeutigen Mehrheit der Unternehmen. Mir als echtem Ruhrgebietler ist diese Mentalität schmerzhaft bewusst, genannt

KIRCHTURMDENKEN.

Garnelen auf Teufelsart

Hans Meierfort aus dem Süden von NRW - Bonn - hat uns dieses Rezept „Garnelen auf Teufelsart“ zugeschickt. Und der Kollege Meierfort hält es für wichtig Ihnen mitzuteilen, dass er zu Hause der Chef in der Küche ist.

Warum nicht, besonders, da auch der Redaktion dieses Rezept als etwas Gutes, etwas besonders Gutes erschienen ist. Nur Mut, kochen macht Spaß und einen guten Appetit wünscht Ihnen die Redaktion von Taxi-Intern.

Garnelen auf Teufelsart

Für 4 Portionen

800 g Riesengarnelen
 500 g Tomaten
 3 mittelgroße Zwiebeln
 4 Knoblauchzehen
 1 Bund glatte Petersilie
 20 g Butter oder Margarine
 2 EL Dijon-Senf
 1/10 l trockener Weißwein
 Salz
 Weißer Pfeffer aus der Mühle

Garnelen kurz unter fließendem Wasser abspülen, abtropfen lassen und auf einer dicken Lage Haushaltspapier ausbreiten.

Die Schalen an der Unterseite aufschneiden, dann soweit ablösen, dass die Schwanzstücke am Fleisch bleiben.

Aus dem Fleisch die schwarzen Darmfäden entfernen. Dazu am besten mit einem dünnen Holzstäbchen unter den Darmfaden fahren, diesen hochheben und abziehen.

Die Tomaten mit kochendem Wasser überbrühen, häuten und vierteln und von den grünen Stängelansätzen befreien und entkernen. Dann grob hacken.

Zwiebeln und Knoblauchzehen schälen, Zwiebeln sehr fein hacken,



den Knoblauch durch die Presse drücken. Petersilie abspülen, trocken tupfen und hacken.

Butter oder Margarine in einer großen möglichst beschichteten Pfanne erhitzen, Zwiebeln und Knoblauch darin glasig braten.

Dann zur Seite schieben und die Garnelen in die Pfanne geben. Auf jeder Seite 1 Minute braten, Senf, Wein, Tomaten und Petersilie hinzufügen und alles unter Rühren einmal aufkochen lassen.

Mit Salz und Pfeffer abschmecken und zugedeckt bei mittlerer Hitze 5 Minuten schmoren lassen. Dazu körnigen Reis und Kopfsalat in einer Kräuter-Vinaigrette reichen.

Es soll aber auch Mense geben, die keinen Reis mögen. Hier empfehlen wir Nudeln oder kleine Kartoffeln in der Schale gebraten.

Wir wünschen einen guten Appetit.

Rezepte senden Sie bitte an den

Taxi-Verband NRWe.V.,
 Redaktion Taxi-Intern
 Kölner Str. 356, 40227 Düsseldorf

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 Rübeler

Layout: Jürgen Rahner, Mönchengladbach

Titelfoto: RUHR 2010

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.