

50. Ausgabe Taxi-Intern

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

wer wie ich 50 Auflagen von Taxi-Intern mit gestalten durfte und nun 75 Jahre alt ist, darf sich heute einmal bei Ihnen bedanken, da Sie als Leser Taxi-Intern über 15 Jahre lang die Treue gehalten haben.

Ich habe in den letzten Jahren immer mit sehr viel Freude diese Arbeit gemacht und ich hoffe, dass Sie als Leser dies spüren konnten.

Natürlich geht mein Dank auch an die Mitgliedszentralen im Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V., an den Vorstand - insbesondere an Dieter Zillmann - der meine Arbeit immer unterstützt hat.

Aber auch an den Geschäftsführer Herrn Dr. M. Hoog, der mir meinen Freiraum in der Gestaltung von Taxi-Intern immer gelassen hat.

Natürlich gibt es heute zur schnellen Information das Internet, aber ein Heft wie Taxi-Intern sollte nicht nur informieren, sondern den Leser in seinen Zwangspausen zwischen den Fahrten am Taxiplatz in der Warteschlange auch unterhalten.

Ich denke, dazu hat Taxi-Intern sicher seinen Teil beitragen können besonders, da in den hinter uns liegenden Monaten der Wirtschaftskrise das Warten auf dem Halteplatz sicher Ihnen viele Sorgen bereitet haben wird.

In diesen täglich aufs neue immer wieder auftretenden Zwangspausen haben Sie keinen Zugriff aufs Internet, können dann aber Taxi-Intern lesen und weiter auf die nächste Tour

hoffen. Das ist der Alltag im Leben eines Droschkenkutschers. Natürlich gilt auch heute noch der Spruch: Mach Dir keine Sorgen am Ende des Monats wird abgerechnet. Tage, wo es nicht so gut läuft, hat es immer gegeben, gefolgt von Tagen mit guten Touren, wo einem das Taxi-Geschäft Freude bereitet.

Der Kunde ist König! Einer kurzen Tour folgt immer eine größere Tour. Bitte immer daran denken. Sie brauchen jeden Fahrgast.

Nun berichten viele Medien über den Aufschwung in der Wirtschaft. Ich hoffe, dass auch Sie diese Belebung vor Ort spüren werden. Es ist Ihnen zu gönnen, da Sie in den letzten Monaten besonders hart vom Niedergang der Wirtschaft betroffen waren.

Gut für Sie ist die Erkenntnis, dass es Organisationen gibt wie zum Beispiel der Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V., der Ihre Interessen bei den Behörden vertritt und für sie bei den Krankenkassen um bessere Konditionen kämpft. Nicht immer gelingt es den Vertretern des Verbandes, dem Kollegen Zillmann und Herrn Dr. Hoog, Erfolg zu erzielen. Normal, aber es ist wichtig für Sie, dass sie tätig sind, so ist der Sinn eines Landesverbandes zu sehen.

Leider gibt es nicht nur in Nordrhein-Westfalen Taxi-Zentralen, die an den Sinn und Zweck einer Mitgliedschaft im Verband Zweifel ziehen. Diesen Zentralen kann man nur raten, durch ihre Mitgliedschaft die Gemeinschaft im Verband zu stärken, auch wenn man kurzfristig keinen Vorteil darin sehen mag. Denn es kommt der Tag, wo auch diese Zweifler den Verband



brauchen und dann froh sind, wenn sie kurzfristig darauf zurückgreifen können. Nur Einigkeit im Verband macht stark.

Ein sicher geflügeltes Wort, das aber bis heute seine Bedeutung nicht verloren hat. Auch sollten alle Zweifler daran denken, dass wir in Dieter Zillmann einen Kollegen mit Sitz und Stimme im Vorstand der Berufsgenossenschaft in Hamburg sitzen haben, der sich für die Interessen des Taxigewerbes immer vehement einsetzt. Das sind die Vorteile des

Inhaltsverzeichnis

Kundenpflege	2
Umstellung Zentraltechnik	3
Smart Absatz bricht ein	4
Aufschwung im Taxigewerbe?	6
Ein-Prozent-Regelung	7
Terryman/Klimaschutz	9
Türken-Schlepper	10
2009 ein schwaches Messejahr	11
SmaTax	12
Finanzamt-Schikanen	13
Leserbrief	16
Schwanengesang	18
Tag des Zornes	19
Organismen	20
Rückblende	21
Arm und reich	22
Sandkasten	23
Taxi-Intern Übersicht	24
Die Bahn kommt	26
Servus Karl	27
Rezept	28

Verbandes, den die Mitglieder weiter stärken sollten.


Leider erscheint Taxi-Intern nur dreimal im Jahr. Kosten bedingt ist das nicht anders möglich. Wobei Sie wissen sollten, dass in all den Jahren die ehrenamtliche Tätigkeit Taxi-Intern am Leben gehalten hat. Natürlich sind die Druckkosten nicht zu vermeiden, aber unsere Druckerei -

dem Vorstand freundschaftlich verbunden - hat uns sehr oft auch geholfen, wenn sich Fehler eingeschlichen hatten.

Meine Zeit als Leiter von Taxi-Intern geht nun mit der 50. Auflage zu Ende. Am Ende darf ich mich noch einmal bei Ihnen bedanken und wünsche Ihnen für die Zukunft alles Liebe, viele schöne Touren im tägli-

chen Kampf um die Einnahmen und viel Gesundheit.

Ihr Karl Rosewick



Kunden- pflege

Aus dem Münchner Taxi-Kurier.

Das örtliche Taxigewerbe bietet eine Dienstleistung an, die von den Münchner Bürgern und den Gästen der Landeshauptstadt cirka 25 Millionen mal pro Jahr in Anspruch genommen wird.

Zwar hat die Münchner Verkehrsgesellschaft im Rekordjahr 2009 mit 500 Millionen Fahrgästen den Großteil der gewerblichen Personenbeförderung im Raum München getragen, aber die Zahlen machen deutlich, dass wir unserer Aufgabe den öffentlichen Linienverkehr zu verdichten und zu ergänzen, nachgekommen sind.

In der bayerischen Landeshauptstadt mit über 1,3 Millionen Einwohnern sind zur Zeit etwa 3.400 Taxis konzeSSIONIERT. Es wird geschätzt, dass aktuell mehr als 20.000 gültige Personenbeförderungsscheine mit Münchner Ortskundennachweis von der Behörde ausgestellt wurden. Wir bieten eine Dienstleistung an, die zum großen Teil auf Vertrauen basiert. Das Vertrauen des Fahrgastes, die kürzeste Strecke zu bezahlen,



die richtige Empfehlung eines Restaurants zu bekommen oder einfach nur sicher nach Hause zu gelangen. Das Beschwerdemanagement der Taxi-München eG kämpft täglich um jeden einzelnen Kunden, wohl wissend, dass in dieser Zeit wieder einige Fahrgäste ihr Vertrauen in die Dienstleistung Taxi verloren haben.

Langfristig sieht die Geschäftsleitung der Genossenschaft keinen anderen Weg, als durch verstärkte Selbstkontrolle die hohe Qualität des Münchner Taxigewerbes zu sichern.

Dabei sind wir allerdings auf die Beteiligung der Mitglieder angewiesen. Ein schwarzes Schaf im eigenen Betrieb sollte für jeden Taxiunternehmer ein großes Problem darstellen. Leider werden nur selten die richtigen Konsequenzen gezogen. Wer einen Fahrer beschäftigt, der fünf Beschwerden an einem Tag erzeugt, braucht sich über fehlende Umsätze

nicht zu beschweren. Der angerichtete Schaden trifft uns alle gemeinsam.

Ihre Taxi-München eG
Frank Kuhle, Reinhard Zielinski
Soweit der Bericht aus München!

Wie sich doch die Probleme gleichen, mit denen das bundesweite Taxigewerbe zu leben hat.

Wir müssen erkennen, ob München, Köln, Düsseldorf oder Dortmund die Probleme sind überall die gleichen.

Wobei wir auch hier festhalten müssen, dass die Mehrzahl der Kolleginnen und Kollegen kundenorientiert ihren oft nicht leichten Dienst durchführt. Es sind immer wieder Einzelne, die dem Gesamtgewerbe großen Schaden zufügen.

Schade – Schade, aber so ist es.

Ihre Taxi-Intern-Redaktion

Umstellung der Zentraltechnik

Nun zieht die Wirtschaft an und auch wir hoffen alle, dass sich die Lage wieder verbessern wird.

Die Wartezeiten auf den Taxiplätzen werden kürzer, sodass auch Sie den Aufschwung spüren werden.

Neu ist nun das Problem der einzelnen Taxi-Zentralen zu sehen, die nun ihren Vermittlungsbetrieb auf ein neues System umstellen und dabei ihr persönliches „Golgotha“ erleben mussten.

Als herausragend ist dabei Düsseldorf zu sehen, wo einige Wochen Taxen bei der Bestellung als Mangelware zu sehen waren. Eine Taxenbestellung dauerte schon mal bis zu 15 Minuten bis der Fahrgast die Vermittlung erreichen konnte.

Danach ging es dann relativ schnell, da der Kollege - auf dem Taxiplatz stehend - froh war, wenn er den Auftrag übermittelt bekommen hat. Natürlich sind solche gravierenden Umstellungen immer mit Anfangs-

schwierigkeiten belastet, diese sollten aber für den Fahrgast so gering wie möglich gehalten werden.

Treten solche Schwierigkeiten auf, ist die Geschäftsleitung der jeweiligen Zentrale schuld. Der Ruf nach dem Schuldigen, nach dem verantwortlichen Vorstand wird laut und der Vorstand hat es nicht leicht solch eine Krise zu überstehen. Geduld und Ruhe sind jetzt wichtig, wobei sich dann die anstehenden Probleme lösen lassen.

Wichtig aber für alle Zentralen, die neue Systeme installieren wollen ist der Rat, spricht mit euren Kollegen in den Städten, die diese Neuerungen mit all ihren Problemen schon hinter sich haben.

Diese Kollegen sind wichtig, wichtiger als Lieferanten, die bei der Anbietung ihrer Produkte den Mund oft zu voll nehmen. Und es kostet nicht viel, wenn man sich die Zeit nimmt und die Zentralen besucht, die schon umgestellt haben. Schade! Es ist lei-

der zu beobachten, dass fast jede Zentrale, die umstellt ihr eigenes System von unterschiedlichen Lieferanten lobt, bevor es läuft und dieses System bestellt und dann seine Probleme in der Umstellung beheben muss.

Das Lernen von den anderen, die schon umgestellt haben, könnte doch ein großer Vorteil sein. Man vergibt doch nichts, wenn man von den anderen Zentralen lernt, bevor das eigene Chaos kaum noch bereinigt werden kann.

Ich hoffe nun wird alles anders, nun werden die Kollegen, die vor einer Umstellung ihrer Vermittlung stehen, zum Telefonhörer greifen und sich bei den anderen Kollegen schlau machen.

Das wäre der richtige Weg oder? Denken Sie einmal darüber nach, bevor es auch in Ihrer Zentrale heißt, Land unter es geht nichts mehr.

Ich wünsche Ihnen allen eine harmonische Umstellung Ihrer Zentralentechnik. Bitte aber auch darum, Ihre Negativ-Erfahrung anderen Kollegen im Vorfeld offen mitzuteilen.

Karl Rosewick



Grüße zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel!

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

das alte Jahr neigt sich dem Ende zu. Ein Jahr, das uns aufgezeigt hat, dass es langsam wieder aufwärts gehen wird. Aufwärts, dass es, so hoffen wir, sich wieder lohnt 12 Stunden Taxi zu fahren. Dass wir aus dem Loch der Niedrigeinnahmen wieder herauskommen werden.

Nun, so hoffen wir weiter mit Ihnen, hoffen auf ein besseres Jahr 2011!

Vorab aber wünschen wir Ihnen ein gutes Weihnachtsgeschäft und einen finanziell für Sie guten Jahreswechsel. Viel Gesundheit, ein Weihnachtsfest, das Ihre Wünsche erfüllt und einen Jahreswechsel, der Ihre Hoffnungen erfüllen wird.

Mit freundlichen Grüßen Ihre Redaktion Taxi-Intern

Smart-Absatz bricht ein

Ausgerechnet das Auto mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch verkauft sich immer schlechter – der Absatz des Smart bricht ein.

Der Smart Fortwo cdi ist mit einem Ausstoß von 86 Gramm CO2 für jeden gefahrenen Kilometer sparsamer als alle Konkurrenten.

Doch die Daimler-Marke Smart leidet seit drei Jahren unter sinkenden Verkaufszahlen. 2008 wurden weltweit 139000 Smarts verkauft, 2009 waren es noch 114000 und in diesem Jahr dürfte der Absatz auf weniger als 100000 Fahrzeuge sinken.

Besonders drastisch ist der Einbruch in den USA. Nach dem Verkaufstart in Jahr 2008 wurde der

Konzern dort rund 25000 Kleinwagen los, 2010 dürfte die Zahl auf ein Drittel schrumpfen. Händler beklagen, dass es nur zwei Modelle gibt - ein Coupe und ein Cabrio - und vor allem, dass ein Auto mit mehr als zwei Sitzen fehlt. Dieses Manko macht Smart auch in Europa zu schaffen. Hier hat ihm zudem der Fiat 500 viele Kunden

abspenstig gemacht. Besserung ist erst in gut drei Jahren in Sicht.

Dann kommt der Nachfolger auf den Markt, den Daimler zusammen mit Renault/Nissan entwickelt.

Von ihm wird es auch eine Variante mit vier Sitzen geben.

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

Aufschwung im Taxi-Gewerbe?

Das örtliche Taxi-Gewerbe hat weitere Aufgaben übernommen, die präzise ausgeführt werden müssen. Waren es bisher schon die Fahrten für die Deutsche Bundesbahn und ihren Fahrgästen, die beim Ausfall von Zügen oder unzumutbaren Verspätungen auf das Taxi umsteigen durften, so ist dies im Rheinland beim Regional-Verkehr heute auch schon stellenweise möglich.

Natürlich sollte sich jeder interessierte Taxi-Unternehmer vor Ort danach erkundigen unter welchen Vorgaben er diese Fahrten durchführen kann.

Zurückhalten sollte man sich bei den über Internet angebotenen Fahrten, Langstrecken zum Sonderpreis der Krankenkassen, die oft die Eigenkosten nicht abdecken und wenig mit den ausgehandelten Preisen zu tun haben.

Auf dieses Feld der Abzocke sollte sich keiner begeben.

Besonders, da er nicht nur sich schadet, nein, auch weil er die ausgehandelten Preise mit seinem Angebot zunichte macht. Richtig: Die Krankenkassen fahren diese Internet-Angebote zu Recht, sind dazu verpflichtet und müssen dabei feststellen, dass immer wieder Taxi-Unternehmer darauf hereinfallen. Aber auch namhafte Fluggesellschaften greifen sehr oft auf das Angebot Taxi zurück und lassen ihr Flugpersonal äußerst preiswert von Flughafen A nach Flughafen B transportieren.

Dabei ist zu verstehen, dass die Fluggesellschaften einen Festpreis haben möchten. Eine Fahrt von Düsseldorf z. B. nach Frankfurt auf Taxi-Uhr ist wohl kaum denkbar. Aber

auch der Festpreis sollte die Eigenkosten des Taxi-Unternehmers berücksichtigen und eine Rendite beinhalten. Leider ist auch in diesem Bereich zu beobachten, dass weit unter den Eigenkosten Angebote den Fluggesellschaften gemacht werden, die nicht mehr zu verstehen sind.

Nur um eine solche Fahrt durchführen zu dürfen, sollten solche Verträge nicht gemacht werden. Auch darüber sollten Sie einmal nachdenken. Ohne eine Rendite ist auch das Taxigewerbe nicht möglich.

Aber auch die Kurzfahrten dürfen in keinem Fall vernachlässigt werden. Wir alle wissen, dass über 80% der Fahrten Kurzfahrten sind. Besonders an den Flughäfen in NRW aber auch bundesweit gibt es immer wieder Ärger bei Kurzfahrten.

Ist z. B. eine Messe, so gibt es viele Fahrten zur Messe oder zu den Hotels. Eine Mehrzahl der Taxifahrer macht klaglos diese Fahrten. Leider aber gibt es immer noch Fahrer, die solche Kurzfahrten ablehnen.

Wobei immer noch eine Fernfahrt in eine benachbarte Stadt der Kurzfahrt vorgezogen wird. Soll das Taxi-Geschäft belebt werden, brauchen wir den Taxi-Fahrer, der kundenorientiert, freundlich auch diese Kurzfahrten durchführt.

Interessant sind auch heute die vielen Einkaufsfahrten, die im Taxigewerbe vermehrt mit Rentnern durchgeführt werden können.

Das ist auch ein zusätzlicher Markt, der sich dem Taxigewerbe aufgetan hat. Natürlich haben sich einige aufmerksame Taxifahrer diesen Markt

gesichert. In der Regel bestellt der Kunde seinen speziellen Fahrer über Handy und vereinbart mit ihm am Vorabend die Fahrt in den Supermarkt.

Richtig, dazu gehört dann der Transport der Einkaufsbeutel in die Wohnung des Kunden. Dazu gehört dann natürlich auch die Betreuung des Kunden im Supermarkt. Bitte dabei immer daran denken, dann läuft ja die Wartezeit.

Besser 30 Minuten Wartezeit im Supermarkt, als 30 Minuten ohne Fahrgast auf dem Taxiplatz.

Bei meinen alten Kollegen in Düsseldorf gibt es einen Kollegen, der sich auf solche Fahrten spezialisiert hat. Er sagt, fast 25% meiner Einnahmen erwirtschaftete ich heute aus solch einem Einkaufsdienst. Mit einer Kundin, einer Rentnerin, hat es angefangen.

Heute habe ich über Mundpropaganda über 50 Festkunden, die ich regelmäßig bedienen kann. Auf meine Frage, und wenn Du besetzt bist und nicht kannst, was dann? Mein Kollege: Da gibt es keine Probleme, dann rufe ich Kollegen an, die gerne diese Fahrten durchführen. Eine zusätzliche Aufgabe über die Sie mal nachdenken sollten.

Sie sehen, es gibt sehr viele Aufgaben, die Sie anfassen sollten. Das Taxigewerbe braucht diese Arbeit, braucht auch diese zusätzlichen Aufgaben.

Anfang des Jahres 2010 war in der Westdeutschen Zeitung zu lesen, dass das Rote Kreuz z. B. in Wuppertal solche Einkaufsfahrten durchführt. Muss das sein?

Hier sind wir gefordert, wir sollten uns diese Möglichkeit nicht nehmen lassen.

Ihr Karl Rosewick

Ein-Prozent-Regel

Mehrwagenunternehmer müssen für jedes Taxi-Privatnutzungssteuer zahlen

Mehrwagenunternehmer müssen sich auf verschärfte Regeln bei der steuerlichen Veranlagung von Fahrzeugen ihres Betriebsvermögens einstellen, sofern diese auch privat genutzt werden oder sogar lediglich nur eine solche Nutzungsmöglichkeit besteht.

Dies jedenfalls steht nach einer aktuellen BFH-Entscheidung sowie dem BMF-Schreiben vom 18. November 2009 zu befürchten. Nach dem BFH-Leitsatz ist § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG (die „Ein-Prozent-Regel“) grundsätzlich auch dann fahrzeugbezogen, also mehrfach, anzuwenden, wenn bei mehreren zu einem Betriebsvermögen gehörenden Kraftfahrzeugen in tatsächlicher Hinsicht feststeht, dass ausschließlich eine Person die Fahrzeuge auch privat genutzt hat. Für die Anwendung der Pauschalregelung komme es nicht darauf an, wie viele Personen die Fahrzeuge privat nutzen. Damit erklärte das Gericht eine Billigkeitsregelung des BMF aus dem Jahr 2002 für nicht beachtlich

beziehungsweise nicht zwingend anwendbar, weil diese als Verwaltungsvorschrift keine Rechtsnormqualität besitzt. Nach dieser Regelung (Ziffer 9 des BMF-Schreibens vom 21. Januar 2002 IV A 6 –S 2177-1/02) sollte bei der Ermittlung des privaten Nutzungswerts nur das Fahrzeug mit dem höchsten Listenpreis zugrunde gelegt werden, wenn der Steuerpflichtige glaubhaft macht, dass die betrieblichen Fahrzeuge nicht von Personen genutzt werden, die zu seiner Privatsphäre gehören.

Im zu Grunde liegenden BFM-Fall arbeitet der Steuerpflichtige selbstständig in einer Einzelpraxis als Unternehmensberater. In den Streitjahren (2002 und 2003) hielt er durchgängig zwei, in einem Monat sogar drei Kraftfahrzeuge im Betriebsvermögen, die er auch privat nutzte, ohne Fahrtenbücher zu führen. In den Einkommenssteuererklärungen wurde (nach o.g. Billigkeitsregelung) ein privater Nutzungsanteil für nur ein Fahrzeug angerechnet. Das Finanzamt änderte nach einer Außenprüfung die Einkommensteuerbescheide und

setzte für alle Fahrzeuge des Klägers private Nutzungsanteile nach der 1 %-Regelung an. Der BFH bestätigt die Vorentscheidung des FG Münster (vom 29. April 2008, Az: 6 K 2405/07 E,U), wonach die Pauschalregelung hier auf jedes einzelne im Betriebsvermögen gehörende Fahrzeug isoliert anzuwenden ist. Hierfür spräche der Wortlaut der Vorschrift des § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG („eines“ Kfz), auch die Entstehungsgeschichte der Norm oder rechtssystematische Gründe ergäben nichts Gegenteiliges.

Dies führe auch nicht zu vermeidbaren Härten: Zwar vervielfältige die Mehrfache Anwendung der 1 %-Regelung den zu versteuernden privaten Nutzungsanteil ohne Rücksicht auf den tatsächlichen Umfang der Privatnutzung.

Dies sei jedoch Folge der vom tatsächlichen Nutzungsumfang absehenden Konzeption der Typisierungsvorschrift. Diese sei ja auch nicht zwingend, sondern widerlegbar:

Der Steuerpflichtige habe jederzeit die Möglichkeit, den privaten Nutzungsanteil den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend durch ordnungsgemäße Führung eines Fahrtenbuchs zu ermit-

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

teln. Auch sei das FG mangels Rechtsnormcharakter der Verwaltungsvorschrift von 2002 nicht an diese gebunden gewesen. Ob, wie von FG Münster angenommen, die norminterpretierende Vorschrift nicht gesetzeskonform ist, könne dahin gestellt bleiben.

Denn in der vorliegenden Verfahrensart gehe es allein um die Rechtmäßigkeit der Steuerfestsetzung. Die Frage einer abweichenden Steuererklärung aus Billigkeitsgründen hätte in einer anderen (eigenständigen) Verfahrensart entschieden werden müssen.

In die gleiche Richtung zielt auch das BMF-Schreiben vom 18. November 2009. Zunächst einmal wird festgestellt, dass die bloße Behauptung, das Kraftfahrzeug werde nicht für Privatfahrten genutzt oder solche würden ausschließlich mit anderen Kraftfahrzeugen durchgeführt, nicht ausreiche, um vom Ansatz eines privaten Nutzungsanteils abzusehen.

Vielmehr treffe den Steuerpflichtigen die objektive Beweislast, wenn ein nach der Lebenserfahrung untypischer Sachverhalt (wie z.B. die ausschließlich betriebliche Nutzung des einzigen betrieblichen Kraftfahrzeugs eines Unternehmers) der Besteuerung zugrunde gelegt werden soll.

Auf den Nachweis, dass überhaupt eine betriebliche Nutzung stattfindet, könne verzichtet werden, wenn sich bereits aus Art und Umfang der Tätigkeit des Steuerpflichtigen ergibt, dass das Kraftfahrzeug zu mehr als 50 Prozent betrieblich genutzt wird. Dies kann in der Regel bei Steuerpflichtigen angenommen werden, die ihr Kraftfahrzeug für eine durch ihren Betrieb oder Beruf bedingte typische Reisetätigkeit benutzen oder die zur Ausübung ihrer räumlich ausgedehnten Tätigkeit auf die ständige Benutzung des Kraftfahrzeugs angewiesen sind (u.A. bei Taxiunternehmern, Handelsvertretern, Handwerkern der Bau und Baunebengewerbe, Landtierärzten).

Bei mehreren Kraftfahrzeugen im Betriebsvermögen gelte diese Vermutung aber nur für das Kraftfahrzeug mit der

höchsten Jahreskilometerleistung, für die weiteren Fahrzeuge jedoch die allgemeinen Grundsätze. Die Vermutungsregelung sei nicht anzuwenden, sobald für ein weiteres Kraftfahrzeug der Nachweis über die überwiegend betriebliche Nutzung erbracht wird. Nach inhaltlich unveränderten Ausführungen zur Methodenwahl zwischen § 6 Absatz 1 Nr. 4 Satz 2 EStG (1%-Regelung) oder nach § 6 Absatz 1 Nr. 4 Satz 3 EStG (Fahrtenbuchmethode) erläutert das Schreiben dann die Veranlagung von Einzelunternehmen. Statt der bisherigen Billigkeitsregelung aus dem Jahr 2002 heißt es nun in Randnummer 12 wörtlich:

„Gehören gleichzeitig mehrere Kraftfahrzeuge zum Betriebsvermögen, so ist der pauschale Nutzungswert grundsätzlich für jedes Kraftfahrzeug anzusetzen, das vom Unternehmer oder von zu seiner Privatsphäre gehörenden Personen für Privatfahrten genutzt wird (vgl. Randnummer 2). Kann der Steuerpflichtige glaubhaft machen, dass bestimmte betriebliche Kraftfahrzeuge nicht privat genutzt werden, weil sie für eine private Nutzung nicht geeignet sind (z.B. bei sog. Werkstattwagen - BFH-Urteil vom 18. Dezember 2008 - VI R 34/07 - BStBl II S. 381) oder diese ausschließlich eigenen Arbeitnehmern zur Nutzung überlassen werden, ist für diese Kraftfahrzeuge kein pauschaler Nutzungswert zu ermitteln.“

Wird ein Kraftfahrzeug gemeinsam vom Steuerpflichtigen und einem oder mehreren Arbeitnehmern genutzt, so ist bei pauschaler Nutzungswertermittlung für Privatfahrten der Nutzungswert von 1 Prozent des Listenpreises entsprechend der Zahl der Nutzungsberechtigten aufzuteilen. Es gilt die widerlegbare Vermutung, dass für Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte und für Familienheimfahrten das Kraftfahrzeug mit dem höchsten Listenpreis genutzt wird.“

Hiernach bleibt aber vor allem fraglich, wie der Unternehmer glaubhaft machen kann, dass für eine private Nutzung, grds. geeignete Fahrzeuge eben nicht durch ihn oder zu seiner Privatsphäre geeignete Personen privat genutzt werden. Hierzu schweigt sich das BMF aus.

Die Frage müsste hier doch lauten, warum ein Taxiunternehmer mit (theoretischer) Zugriffsmöglichkeit auf eine Vielzahl i.d.R. baugleicher Taxis nicht von vornherein völlig anders bewertet werden müsste als z.B. eben ein Unternehmensberater mit einer freien Auswahl an Spielzeugen in Gestalt verschiedenster Luxusfahrzeuge. Eigentlich ist dies natürlich eine Sache der gerne strapazierten „Lebenserfahrung“ und der menschlichen Vernunft. Diese ist aber bekanntlich nicht gleichmäßig verteilt, auch nicht bei Finanzämtern. Die Lebenserfahrung mit diesen lässt nämlich eher befürchten, dass sich übereifrige Fiskalbeamte von den eingängigen o.g. Leitsätzen verführen lassen und bei fehlenden Fahrtenbüchern verheerende Nachforderungen stellen.

Vor der erheblichen Besteuerung allein schon wegen der Nutzungsmöglichkeit mehrerer betrieblicher Fahrzeuge kann man sich im Zweifel nur durch die Führung eines Fahrtenbuches schützen. Hierdurch müsste sich dann ergeben, dass entweder überhaupt keine oder nur eine geringfügige private Nutzung vorliegt. Dies wäre wiederum mit entsprechendem Mehraufwand für die Buchführung und die Beleghaltung verbunden. Hinsichtlich der Führung eines Fahrtenbuches gelten nach Randnummer 26 des BMF-Schreibens für das Taxigewerbe jedoch weiterhin zumindest die vereinfachten Regeln.

Bei Fahrten eines Taxifahrers im sog. Pflichtfahrgebiet ist es in Bezug auf Reisezweck, Reiseziel und aufgesuchtem Geschäftspartner also ausreichend, täglich zu Beginn und Ende der Gesamtheit dieser Fahrten den Kilometerstand anzugeben mit der Angabe „Taxifahrten im Pflichtfahrgebiet“ o.ä. Bei Fahrten über das Pflichtfahrgebiet hinaus kann auf die genaue Angabe des Reiseziels jedoch nicht verzichtet werden.

Grundsätzlich ist ab dem Steuerjahr 2010 mit der Umsetzung der neuen Regelung zu rechnen. Der BZP wird sich aber kurzfristig beim BMF um eine Klärstellung bzw. praxisgerechte Verwaltungsvorschrift für das Taxi- und Mietwagengewerbe bemühen.

Frederik Wilhemsmeier

Terryman - Der erste Elektro-Van

Das Düsseldorfer Unternehmen hat einen strombetriebenen Kleinlaster entwickelt und geplant.

Es gibt bereits zwei Prototypen, die in einer Garage in Düsseldorf stehen. Der von der Düsseldorfer Firma Xenova komplett entwickelte und gebaute Terryman soll ab Sommer nächsten Jahres in die Serienproduktion gehen.

Der 83 PS starke Kleinlaster ist ein vollkommen mit Strom angetriebenes Fahrzeug, das besonders für den täglichen Stadtverkehr konzipiert ist.

Wir werden Ende des Jahres bereits erste Exemplare bauen, die von mittelständischen Firmen in Düsseldorf genutzt werden, sagt Xenova-Geschäftsführer Viktor Kamp. Als Bestätigung des ungewöhnlichen Vans darf der Öko-Globe gelten, mit dem der Terryman in Köln prämiert wurde.

Der Terryman als Basisversion kostet € 25.000,00. Das Besondere an der Düsseldorfer Erfindung: Nicht wie bei vielen Unternehmen sonst ist ein normales Fahrzeug umgebaut und nur verändert worden.

Der Terryman ist komplett neu!

Der etwas klobig wirkende Van kann fast 1090 Kilogramm in seiner Basisfunktion transportieren – oder auch bis zu 9 Personen. Knapp dreieinhalb Stunden müssen die Batterien geladen werden, dann kann's losgehen.

Es ist aber auch möglich den Wagen einfach per Kabel in jeder Steckdose aufzuladen, sagt Xenova-Sprecher Achim Zolke. Erste Kontakte zu Kunden gibt es.

Wir stehen in Verhandlungen mit mehreren mittelständischen Unternehmen, die den Wagen für jeweils unterschiedliche Nutzungen kaufen wollen, sagt Zolke. Fakt ist: Bereits im Dezember sollen erste Wagen auf Düsseldorfs Straßen verkehren. Ohne Abgase und vor allem lautlos. Das lobt auch der Öko-Globe, eine Auszeich-

nung, die eine Jury um den Autoforscher Ferdinand Dudenhöffer und den Aktionskünstler HA Schult vergibt.

Der Terryman sei ein Produkt, das einen innovativen Mehrwert des Umwelt- und Ressourcenschutzes bietet. HA Schult sagt in seiner Laudatio: **Diesem Konzept - diesem Fahrzeug gehört die Zukunft.**



Und nun zur Technik: Motor-Frontantrieb ein Gang 60 Kw/83 PS Maße 4,4 Meter Länge je 1,9 Meter Breite und Höhe, Nutzlast 1090 Kilogramm, Sitzplätze 2 bis 9. Ladezeit: 3,3 Stunden für eine volle Ladung. Lademöglichkeiten per Batterietausch oder auch direkt an der Steckdose. Auf dem Dach zusätzlich eine Photovoltaikanlage.

Reichweite 500 Kilometer.

Redaktion Taxi-Intern

Klimaschutz kostet Billionen!

Das Vorhaben der Bundesregierung bis zur Mitte des Jahrhunderts alle Häuser so zu sanieren, dass sie keine klimaschädlichen Gase mehr verursachen, hat ungeahnte volkswirtschaftliche Kosten.

Der Nullmissionsstandard für alle Wohngebäude im Jahr 2050 würde Gesamtkosten in Höhe von 2 bis 2,4 Billionen Euro verursachen, heißt es in einem internen Vermerk für Bundesbauminister Peter Ramsauer (CSU).

Dieser Wert entspricht in etwa dem deutschen Bruttoinlandsprodukt eines Jahres.

Um die im Energiekonzept festgelegten Ziele zu erreichen, seien Investitionen in einer Größenordnung von mindestens 75 Milliarden Euro pro Jahr erforderlich.

Der Bundesbauminister warnt vor unverhältnismäßig hohen Belastungen für Unternehmen und Hauseigentü-

mer. Zwar sei es sinnvoll Gebäude zu sanieren um Energie zu sparen, allerdings dürfen die Kosten Hausbesitzer und Unternehmer nicht überfordern, meint Ramsauer.

Bei einer derartigen Zwangssanierung missachtet die Politik die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und sozialen Ausgewogenheit, so der Minister Ramsauer.

Redaktion Taxi-Intern

Schlepper am Flughafen Düsseldorf

Es hat sich nichts geändert! Schlepper sind weiter am Flughafen Düsseldorf tätig!

Düsseldorf im Jahre 2010 Schlepper am Düsseldorfer Flughafen! Natürlich wird es auch registrierte Shuttle Dienste geben, das wird so sein aber die Mehrzahl der sogenannten Schlepper machen die Fahrten ohne Genehmigung und ohne die Personenbeförderungsvorschriften zu beachten.

Das war schon im Jahre 1982 so und offensichtlich hat sich daran nichts geändert.

Damals war die Zusammenarbeit mit der Polizei und dem Ordnungsamt gut und es gab Razzien am Flughafen unterstützt vom Zoll. Damals über Jahre wurde meine Arbeit von den Mitarbeitern des Ordnungsamtes Löhner und Burghardt unterstützt, wobei wir schon morgens in der Frühe gegen 5:30 Uhr bereit standen, um die türkischen Fluggäste nach der Landung gegen 6:00 Uhr zu schützen und den Ansturm der Schlepper abzuwehren.

Schlecht war die Situation für uns und für die Herren Löhner und Burghardt, wenn das Wetter nicht mitspielte und die türkischen Maschinen umgeleitet wurden. Besonders schlimm war die Situation, wenn es uns gelungen war die Polizei ins Spiel zu bringen und dann die Nachricht, die Maschinen sind umgeleitet worden.

Dann war für uns der Morgen gelaufen, wobei im Normalfall einige schöne Fahrten auf das Taxigewerbe umgeleitet werden konnten. Aber auch wir wurden überlistet. Die Flug-

gäste stiegen ins Taxi und ließen sich zum Hauptbahnhof fahren. Da standen dann die Schlepper bereit und fuhren die Fahrgäste ins Ruhrgebiet.

Aber auch wir waren natürlich lernfähig und einer der Herren vom Ordnungsamt stand dann mit seinem Kontrollwagen am Hauptbahnhof und die Schlepper waren dann in der Regel verschwunden. Welch ein Aufwand!



Türken-Schlepper 1983 mit dem Kollegen Dieter Streckbein als Kontrolleur der Taxi- Düsseldorf eG.

Wenn ich heute in der Rheinischen Post lesen muss, dass sich an diesem Schlepper-Problem am Düsseldorfer Flughafen nichts geändert hat, macht mich das sehr traurig. Besonders, da ich auch viele unbezahlte Stunden in dieses Problem investiert habe.

Der Kollege Denis Klusmeier hat Recht, wenn er sagt, dass so genannte Shuttle-Dienste immer mehr Fahrten mit Autos und Vans auch in die Innenstadt durchführen. Sie fahren, so Klusmeier, auf Telefonanruf Privatpersonen zum Ziel oder aber sie werden von Unternehmen für Fahrten gebucht. Die Düsseldorfer

Taxi-Genossenschaft ärgert, dass diese Transportdienste immer öfter die Leute auf der Straße aufnehmen, obwohl die das rechtlich nicht dürfen. Sie nehmen den Taxis einen Teil des Geschäftes weg, sagt Klusmeier.

Richtig; Der Markt dieser genehmigten Shuttle-Dienste wächst. Sie machen den Taxis einen deutlichen Teil des Marktes streitig. Vor allem mit unlauteren Methoden, sagt der Vorstandsvorsitzende der Taxi-Düsseldorf eG, D. Klusmeier.

So dürfen Mietwagen laut Verordnung nur von ihrem Standort zu einer Fahrt starten und müssen nach dem Auftrag wieder zu ihrem Be-

triebssitz zurückkehren. Viele picken aber unterwegs Fahrgäste auf. Das dürfen sie nicht, ärgert sich Klusmeier. Die fahren, weil sie als Mietwagen von normalen Pkw's nicht zu unterscheiden seien unsichtbar durch die Gegend und machen ihre Geschäfte.

Das hat, so Klusmeier, zu vielen Beschwerden beim Straßenverkehrsamt geführt. Doch dort passiert wenig, sagt ein Insider, der es wissen sollte. Die Behörde sei chronisch unterbesetzt und völlig damit überfordert die Mietwagen - die sogenannten Shuttle-Dienste - zu überprüfen. Nun ist die Düsseldorfer

Polizei in der Urlaubszeit tätig geworden. In den Sommerferien haben sich unter die gewerblichen Personenbeförderer am Flughafen-Düsseldorf wieder zahlreiche illegale gemischt. 260 Fahrzeuge hat die Polizei in dieser Zeit kontrolliert und dabei 31 teils schwer-wiegende Verstöße festgestellt.

So hatten zwei der Fahrer keinen Führerschein, 14 keine Erlaubnis zur Beförderung von Menschen und in zwei Autos war die Gurtpflicht nicht beachtet worden. In sieben Fällen wurde die Fahrt aus Sicherheitsgründen von der Polizei verboten.

Besonders dreist: Busunternehmen nutzen die in den Ferien nicht benötigten - genehmigungsfreien - Schulbusse um Reisende zum Flughafen zu bringen.

Manche machen sich nicht einmal die Mühe, die Schulbustafeln zu verdecken, so Ludger Walther vom Verkehrskommissariat, das in acht Fällen dem Finanzamt und in 63 weiteren Fällen andere Aufsichtsbe-



Türken-Schlepper 1983 am Flughafen Düsseldorf

hörden über das Kontrollergebnis informierte. Nun Kollege Klusmeier: Diese Arbeit der Düsseldorfer Polizei sollte man von Seiten der Taxi-Düsseldorf eG herausstellen und hoffen, dass sich diese Kontrollen wiederholen werden.

In 2010 gibt es also seit über 30 Jahren die Schlepper am Düsseldorfer Flughafen.

Und nicht nur in Düsseldorf. Ich habe 1985 eine Rundfrage bei den Ge-

nossenschaften in Köln und Frankfurt gestartet und konnte mich danach vor Ort davon überzeugen, dass es auch an diesen beiden großen Flughäfen das Schlepper-Unwesen gibt.

Heute gehe ich davon aus, dass sich daran nichts geändert hat. Es gibt also sehr viel Arbeit und man kann dem Kollegen Klusmeier nur wünschen, dass er weitere Erfolge verbuchen kann.

Karl Rosewick

2009 ein schwaches Messejahr in Düsseldorf

Nach Auskunft bei der Taxi-Düsseldorf eG betrug der Rückgang der über Funk vermittelten Fahrten gegenüber 2008 knapp zehn Prozent. Dramatisch ist der Rückgang allerdings nicht, sonderlich überraschend auch nicht. Denn 2009 war ein schwaches Messejahr mit relativ geringen Besucher- und Ausstellerzahlen vor allem im Vergleich mit 2008.

Außerdem nennt Stadtdirektor M. Abrahams die allgemeine Wirtschaftslage als Grund für das Minus. In punkto Kosten (Sprit, Reparaturen usw.) spricht die Taxi-Düsseldorf eG nicht von gravierenden Steigerungen, nur bei Neuwagen hätten die

Preise 2009 angezogen. Die Erlöse seien aber stark gesunken (minus 9,3 Prozent). Die Stundenlöhne für die Fahrer lägen in der Regel unter 7,50 €. In Düsseldorf insgesamt variieren sie jedoch je nach Unternehmen.

Die Zahl der Konzessionen in Düsseldorf sinkt seit Jahren nur leicht, Ende Juni 2010 gab es 1313, 2004 waren es noch 1351 Taxen. Wobei die Konzessionen in den nächsten Jahren weiter sinken sollten. Wir alle, die im Taxi-Gewerbe tätig sind wissen, wie schwer es ist die Zahl der Taxen zu reduzieren. Gibt ein Taxi-Unternehmer entnervt auf, wird er,

wenn eben möglich, seine Konzession an einen anderen Kollegen im Gewerbe übertragen.

Besonders, da er ja auch seine Konzession mit hohem finanziellen Aufwand erworben hat. Deshalb ist ja auch der Weg, die Konzessionszahlen zu reduzieren so schwierig. Ein Weg, der mit der Stadt natürlich geklärt werden müsste, wäre die Konzession auf eine Mindestzahl von 3 Jahren ruhend zu melden.

Vielleicht gibt es ja Großunternehmer, die froh wären sich für diese 3 Jahre von jeweils einer Konzession trennen zu können. Zieht der Markt wieder an, müsste natürlich die Rücknahme gesichert sein. Einmal darüber nachdenken.

Taxi-Intern-Redaktion

SmaTax

Die Firma SmaTax will bundesweit den Smart Fortwo als Taxi etablieren. Je drei Konzessionen für die Städte Husum und Heide in Schleswig-Holstein liegen nun vor. Damit startet das Unterfangen, das Gewerbevertreter kategorisch ablehnen.

Schwarzfahrer und Steuersünder rausdrängen! Auf diese Formel verständigen sich Eurocab-Teilnehmer Mitte Juni in Wien im Workshop „Zukunft des Taxigewerbes“. Mitdendrin in der Diskussion fällt das Wort „Smart-Taxi“.

Auf den Hinweis, dass in Schleswig-Holstein wohl demnächst die ersten dieser Kleinstwagen als Taxi rollen sollen, reagieren die fms-austrosoft-Anwender kollektiv mit Stöhnen, Kopfschütteln und Abwinken. Die geschlossene Ablehnung der Taxler macht eine Debatte darüber überflüssig.

Auch weil Friedhelm Schwarz, der für seine Smart-Fortwo-Taxi-Idee die Firma SmaTax GmbH gründete, nicht in der Runde sitzt. Wegen anderer Termine konnte er die Einladung nach Wien nicht annehmen.

Smart provoziert

Wie heftig sich über das Smart-Taxi streiten lässt, verdeutlicht das Nachfragen bei Matthias Schmidt, Taxiunternehmer in Aschaffenburg und Vorstandsmitglied im Taxi-Verband Deutschland (TVD).

Er war auf dem Treffen und reagiert nun gereizt. Schmidt wettert über den Vorstoß gegen den Paragraphen 25 in der BOKraft (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr), der zwei Türen auf der Beifahrerseite vorschreibt. „Was ist das für eine Behörde, die so was zulässt“, stellt der Taxler die erteilte Ausnahmegeneh-

mung in Schleswig-Holstein in Frage. Energisch verweist er auf die Tarif- und Betriebsbereitstellungspflicht, die auch Smart-Taxis zu erfüllen haben.

Für ihn ziele das Vorhaben einzig auf die Krankenförderung ab. Und das bei fehlender Gepäckaufnahmekapazität. Vom Komfort ganz zu schweigen. „Defacto handelt es sich bei solchen Landkonzessionen um Mietwagen“, schimpft Schmidt. Es gehe doch nur um die sieben Prozent Umsatzsteuer.

„Das ist eine Lizenz zur Steuerhinterziehung“, ärgert sich der Aschaffenerburger.

Mitte Juli geistert durch die Medien, dass der Smart als Taxi komme. Anlass: Nach der Ausnahmegenehmigung, mit der Schleswig-Holstein Zweisitzer als Taxen erlaubte, gibt es nun je drei Taxi-Konzessionen in den Städten Husum und Heide.

Die PR-Maschinerie läuft an

Das Ziel von SmaTax: Bundesweit Smart als Taxen fahren zu lassen. Dafür hat Schwarz 40 Fahrzeuge bestellt, deren Umrüstung gerade läuft. Aufziehen will er das Ganze als Franchising.

Er preist das Unterfangen als besonders günstige und umweltfreundliche Personenbeförderung an, die auf einen Umstand reagiere: 70 Prozent aller Taxifahrten sind Einzelfahrten. Der angestrebte niedrige Fahrpreis, also ein Smart-Taxi-Tarif, interessiere natürlich auch die Krankenkassen, verkünden die Medien.

Ende August, Anfang September sollten sechs Smart-Taxis in Schleswig-Holstein rollen. „fms-austrosoft hat uns diesen Zeitraum genannt, bis das Fahrtenvermittlungssystem steht“, berichtet Schwarz. „Wir wollen dem Endkunden etwas Gutes tun. Er hat einfach das Recht, wenn er allein befördert werden möchte, in ein

wirtschaftlich sinnvolles Auto zu steigen“, begründet er sein Engagement. Um wie viel Billiger wird sein Angebot ausfallen?

„Das kann ich so pauschal nicht sagen, weil noch keine Entscheidung gefallen ist“, hält sich Schwarz zurück. Aber der Mann, der das Taxigeschäft seit den 70er Jahren kennt, rechnet sich Chancen für den Zweisitzer-Tarif aus.

Ähnlich zuversichtlich sieht er die Verhandlungen mit den Krankenkassen. Die geringen Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Folgekosten sprächen wie der geringe CO2-Ausstoß und die Sicherheit für den Smart.

„Das Auto macht absolut Sinn für die Ein-Personenbeförderung“, erklärt Schwarz. Er hofft, dass Taxiunternehmen und Existenzgründer in sein Franchising einsteigen. Diese bekommen dann Fahrzeuge und Fahraufträge.

Abgeschmetterter Widerstand

„Das ist eine Katastrophe fürs Gewerbe“, kommentiert Olaf Völker, 1. Vorsitzender T&M Landesverband für das Taxi und Mietwagengewerbe in Schleswig-Holstein e.V., die Ent-

wicklung. Zusammen mit dem BZP hatte er Stellungnahmen an den zuständigen Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr in Kiel gerichtet, um die Ausnahmegenehmigung für den Smart zu verhindern.

Erfolglos. „Da entscheiden ein Beamter, der das Rad neu erfinden will und ein Wirtschaftsministerium - und beide haben keine Ahnung vom Gewerbe“, empört sich der Verbandschef. „Wir verkaufen eine ordentliche Dienstleistung, die dem Fahrgast Komfort und Sicherheit bietet. Und dafür haben wir die fünfsitzige Limousine oder den vergleichbaren Kombi und den Kleinbus mit neuen Sitzen. Fertig“, stellt

Völker klar. Als positiv bewertet er das Signal, dass die Behörden im Norden den Zweisitzer-Tarif nicht genehmigen wollen. Das Argument, der Smart sei so wirtschaftlich, zerplückt Völker: Der Anschaffungspreis falle nicht so ins Gewicht.

Und ob Unterhalt und Wartung wirklich so viel weniger zu Buche schlagen, müsse sich erst zeigen. Er hat sich von seiner Haftpflichtversicherung ein Angebot für den Smart eingeholt.

Smart Taxi ein Strohfeuer?

Die Police weist 50 Euro weniger im Monat aus als für seine E-Klassen.

Wenn SmaTax auf die kolportierten 1,05 Euro/ Kilometer kommen wolle, müsse es beim Personal und den Sozialabgaben sparen, schätzt der Norddeutsche ein. Er glaubt daran, das sich die Smart-Idee als Strohfeuer entpuppt. Letztlich entscheidet das der Kunde. Ob diejenigen, die regelmäßig zum Arzt oder zur Reha müssen, in den Smart steigen? Sicher



nicht, wer Mobilitätshilfen braucht oder nur in Begleitung zum Termin kann. SamTax vertraut seiner Idee. Die Firma sitzt in Ibbenbüren in Nordrhein-Westfalen. Das Bundesland genehmigte den Smart nicht als Taxi. Also startet Schwarz hier mit Mietwagen. Vor allem ökologisch sei das nicht sinnvoll, räumt der Unternehmer ein. Wegen der Leerfahrten. Baden-Württemberg wiederum habe

ihm signalisiert, Ausnahmegenehmigungen und Konzessionen könne es nur geben, wenn er gleich den Zweisitzer-Tarif mitbeantrage. Gute Nachricht für ihn - und weiterer Diskussionsstoff für das Gewerbe.

Dieser Bericht wurde dem **Magazin Sicherheits-Profi-Taxi** entnommen.

Redaktion Taxi-Intern

Finanzamt-Schikanen

10. Steuerliche Betriebsprüfung und kein Ende: Das Finanzamt lässt sich immer neue Schikanen einfallen.

Es war bisher üblich, dass im Falle einer steuerlichen Betriebsprüfung das Finanzamt die letzten 3 veranlagten Jahre prüft.

Nur in Ausnahmefällen wurde bei erkennbaren Unstimmigkeiten die Prüfung auf 5 Jahre ausgeweitet.

Nach dem Abschluss der Betriebsprüfung war dann insgesamt für 5 Jahre erst einmal Rechtsfrieden eingeleitet.

Jetzt sind die Bestimmungen für die steuerliche Betriebsprüfung dahinge-

hend geändert worden, dass das Finanzamt selbst bestimmen kann, welche Jahre geprüft werden.

Wenn Sie also Ihren Jahresabschluss 2008 einreichen, haben Sie keinen Anspruch darauf, dass im Falle einer Betriebsprüfung nur die Jahre 2006, 2007 und 2008 geprüft werden.

Es kann durchaus passieren, dass die Jahre 2003, 2004 und 2005 geprüft werden.

Bei Unstimmigkeiten kann der Prüfungszeitraum nach hinten um 2 Jahre ausgeweitet werden.

Wenn es ungünstig läuft, werden Sie also geprüft für die Jahre 2001 bis

2005. Der eigentliche Nachteil für die Unternehmer ist: Das Finanzamt verlangt, dass der Unternehmer die festgestellten Änderungen aus der Betriebsprüfung für die Nachfolgejahre ebenfalls vornimmt.

Vorteil für das Finanzamt: Weitere 3 Jahre werden den Prüfungsfeststellungen angepasst, obwohl überhaupt keine Betriebsprüfung stattgefunden hat.

Das nenne ich Verwaltungsvereinfachung!

Steuerberater Karl Adolf Pfahl

Auf dem Bännjerrück 14
67663 Kaiserslautern
Telefon: 0631/99624
Handy: 0171/6538582

Konzessionszahlen liegen nicht nur in Düsseldorf zu hoch!

Sehr geehrte Damen und Herren der Taxi-Intern-Redaktion, liebe Leser von Taxi-Intern

vorab kann ich mir nicht vorstellen, dass Sie meinen Leserbrief veröffentlichten werden. Ich bin Taxi-Unternehmer, wie Sie feststellen nicht aus Düsseldorf, aber aus Nordrhein-Westfalen.

Mir wäre es lieb, wenn sie meinen Namen nicht bekannt geben würden. Danke! Auch ich lebe mit meinen Kollegen im örtlichen Taxi-gewerbe.

Kommen wir zum Thema!

Wie wir in der Rheinischen Post lesen konnten, hat sich in Düsseldorf die Taxi-Zahl in den letzten Jahren leicht reduziert.

Natürlich, so die Zeitung, ist diese Reduzierung zu gering, es müssten mehr Taxi-Konzessionen aus dem Markt genommen werden. Wobei wir alle wissen, dass einmal vergebene Konzessionen nicht so einfach aus dem Markt genommen werden können.

Aber darum geht es doch! Die Taxi-Zahl ist in allen Städten zu hoch, das Einkommen zu gering.

Deshalb hier mein Vorschlag, von einem Taxi-Kollegen, der jeden Tag um seine Einnahmen kämpfen muss.

1. Der Taxi-Unternehmer müsste nach Bedarf einzelne Taxi-Konzessionen ruhend melden können.

Das heißt, ihm geht die Konzession nicht verloren, bei Bedarf könnte er sie kurzfristig wieder zum Einsatz bringen. Mehrwagen-Unternehmer könnten sicher an solch einer Regelung gefallen finden.

2. Große Taxi-Genossenschaften sollten einen Fonds bilden, Geld pro



Teilnehmer und Monat einsammeln und dafür Konzessionen im örtlichen Taxi-Markt aufkaufen und ruhend melden.

Wenn der örtliche Taxi-Markt sich belebt, könnten dann diese Konzessionen dem Markt in Absprache mit den Behörden angeboten werden.

Wenn diese ruhend gemeldeten Taxen den Markt entlasten würden, könnte sich der Taxi-Markt wieder beruhigen. Natürlich müssten vorher

dazu die rechtlichen Möglichkeiten im zuständigen Ministerium in Berlin geschaffen werden. Das ist nicht Sache der einzelnen Landesverbände, nein, das gehört zu den Aufgaben des BZP-Frankfurt.

Im Klartext, das wäre doch ein Weg aus dem Tal der Tränen des Taxi-Gewerbes herauszukommen. Darüber sollten die Oberen, die Vorstände der Genossenschaften im Bund sowie der Vorstand des BZP-Frankfurt mit dem Präsidium einmal nachdenken.

Mit freundlichen Grüßen ein Kollege aus Nordrhein-Westfalen

Wir können verstehen, dass dieser Kollege nicht genannt werden möchte und akzeptieren das.
Ihre Taxi-Intern-Redaktion

PS.: Wir haben den Leserbrief in Abstimmung mit dem Kollegen etwas gekürzt.

Bei Leserbriefen behalten wir uns die Kürzung aus redaktionellen Gründen vor.

Danke für Ihr Verständnis.

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

Schwanengesang

Nun sei bedankt, mein lieber Schwan, singt der edle Ritter Lohengrin wehmütig in gleichnamiger Oper. Die alten Griechen schrieben den Schwänen zu, sie sängen, wenn sie den Tod nahen fühlten, mit wunderschöner Stimme eine Herz zerreißende Melodie von tiefster Traurigkeit.

Ganz schön sentimental, würde Chefzyniker Harald Schmidt es nennen.

Die 50. Ausgabe bedeutet dem einen Schwanengesang, dem anderen bietet sie Anlass zu Jubelarien. Dem kühl Geschäftsmäßigen ist das Aus Ergebnis der Vernunft. Drei Standpunkte gleichen Rechtes. Es geht jedoch nicht um Rechthaberei. Gegner müssen nicht Feinde sein.

Nicht nur ich bin überzeugt, dass Verantwortliche und Macher von TAXI INTERN einigen Grund haben, sich nicht zu verstecken, sogar ein wenig stolz sein dürfen auf 50 sehr wohl vorzeigbare Hefte. Was bundesweit an Taxigazetten herumschwirrt, kann sich weder in Layout, Druckqualität, Papier, Sorgfalt der Gestaltung, noch inhaltlich mit TAXI INTERN messen. Das Aus nach 50 Heften ist dem Wandel der Zeit und ihren Moden geschuldet, nicht einem Niedergang..

Das Alte stirbt, und neues Leben blüht aus den Ruinen.

Zugegeben, es ist gut, dass nach manchen Irrungen und Wirrungen eine Entscheidung gefallen ist. Schluss mit TAXI INTERN in der jetzigen Gestalt. Erstens ist 50 eine runde Zahl, zweitens braucht der

Mensch Veränderung, drittens ist Neues angesagt in der modernen Medienwelt. Ob es gefällt, das Neue, es wird sich erweisen. Ebenso, ob es vielleicht sogar entfällt.

Doch Vorsicht, ein Verband wie TAXI NRW braucht ein Organ. Eine Organisation ohne Stimme wird nicht gehört, ihre Interessen werden nicht wahrgenommen. Wer nicht an die Öffentlichkeit tritt, wird einfach in die Ecke gestellt. Gerade, weil Me-



dien heute das Mittel aller Politik und ihrer Aktionen sind. Weil auch das Taxigewerbe eine starke, ja lautstarke Stimme braucht, um nicht auf dem Altar diverser Interessen geopfert zu werden.

Wir sollten nicht unter die Fuchtel fremder Finanzinvestoren geraten, denen weniger am Taxigeschäft liegt als an Verlustabschreibungen. Es geht auch um Arbeitsplätze, für selbst fahrende Unternehmer wie für Angestellte.

Insider wissen zwar, dass Taxis ein unentbehrlicher Bestandteil der alltäglichen „Daseinsvorsorge“ sind, aber interessierte Kreise sind bereit, sie plattzumachen. Wer hinnimmt, die Unterscheidbarkeit von Anderen

aufs Spiel zu setzen, Tarifbindung zu unterlaufen, ordnungspolitische Vorgaben in NRW abzuschaffen, Markenvorteile zu verscherbeln, der liefert den Totengräbern des Gewerbes die Leichen auf dem Silbertablett. Es ist kein schlechtes Geschäft für uns, im Gegenzug für ein Gebiet der festgesetzten Beförderungsentgelte die Pflicht zur Bereithaltung zu akzeptieren.

Öffentliches Zurschaustellen von Zerstrittenheit und Zersplitterung, Dickköpfigkeit und Starrsinn gegenüber Neuem, das Verweigern von Einspareffekten, von Rationalisierung, von Fortschritt: Jedes für sich ein gefundenes Fressen für Gegner des Gewerbes. Konsequente Anwendung neuer, insbesondere technischer Angebote, um effektiver zu wirtschaften, das bringt Gewinn in € und cent.

Die Liste der Möglichkeiten ist lang. Wer darüber den Kopf schüttelt, die „Alte Leier“ beklagt, der sollte bedenken: Vom Neinsagen ist noch keiner klug geworden. Erfahrung entsteht nicht zuletzt durch Gedankenaustausch, durch Diskutieren über Sinn und Unsinn, durch fundiertes Urteil statt einen Sack voller Vorurteile.

Zum Beispiel das moderne China. Es ist kein Geheimnis, dass es, wie weiland Japan, abkuppert und weiterentwickelt. China ist ein komplett kommunistischer Staat, aber einer mit kapitalistischer Wirtschaft. Vom Klassenfeind entlehnt: Managers Motto

Sehen, urteilen, handeln:

Wer nichts verändert wird verlieren, was er bewahren möchte.

Tag des Zornes!

Loveparade. Es geschah an einem Samstag, am 24. Juli anno 2010, was ein Freudenfest, eine Riesenparty, vor allem für die Jugend, werden sollte. Es geschah bei uns, hier im Ruhrrevier.

Einundzwanzig Menschen aus aller Welt zahlten mit dem Kostbarsten, ihrem Leben, fünfhundert weitere mit ihrer Gesundheit, Hunderttausende mit ihren Gefühlen, die sie ein Leben lang bedrücken werden. Sie zahlten einen zu hohen Preis, wofür?

Für das ohnehin nicht auf Rosen gebettete Ruhrgebiet war es ein Tiefschlag, für das in jedem Sinne arme Duisburg ein knockout.

Die Welt hat an diesem Tag dank der Medien die freudige Erwartung der Besucher miterlebt. Urplötzlich dann, wie durch Naturgewalt, kippte Vorfreude in blanken Horror um. Wer dabei war, wer vor dem Bildschirm saß, konnte nicht begreifen, gebannt vom grauensvollen Geschehen.

Erstarrte Gesichter, leere Augen, Tränen der Trauer, Tränen der Wut, panische Angst, nackte Verzweiflung, Bangen und Hoffen, Flucht und Ausweglosigkeit. Millionen Menschen haben auf abertausend Menschen geschaut, die seelisch tot waren. Angehörige und Freunde daheim, gepeinigt von der Ungewissheit, wer ist von uns dabei? Wie sollte, konnte es überhaupt weitergehen?

Eine einzige Woche nach der gefeierten A 40 – StillLeben – Party auf 60 Kilometern Autobahn, nach nur sieben Tagen ungetrübter Freude, sichtbar in KulturRuhr – begeisterten Gesichtern, bricht das Ungeheuer Satansfratze sich Bahn. Eine Katastrophe aus heiterem Himmel. Was als Teil des Kulturhauptstadt-

jahres gefeiert werden wollte, wurde für manch einen zur größten menschlichen Tragödie seit den Schrecken des Krieges. Für Duisburg bleibt, als Teil seiner Geschichte, eine schwärende Wunde. Danach die unwürdigen, fassungslos machenden Reaktionen der Veranstalter und Genehmiger. Keiner will es gewesen sein. Herr Pleitgen, nicht Mitveranstalter, hatte den Wunsch geäußert, diese Loveparade als Teil der KulturRuhr zu feiern. Nach der



Katastrophe, stellte er eilends fest, die Verantwortlichen der Kulturhauptstadt hätten keinen Einfluss auf die Parade genommen. Hätte er doch geschwiegen. Recht haben kann so erbärmlich daher kommen. Spät erst hat er sich dazu durchgerungen, eine „moralische Mitverantwortung“ zu tragen, immerhin.

Die Pressekonferenz am Sonntag und das Auftreten des vorab beratenden Panikforschers Prof. Schreckenberger boten ein klägliches Bild von Ratlosigkeit und erniedrigender Selbstdarstellung.

Wahrscheinlich wegen des Maulkorbes, vorzeitige Schuldeingeständnisse könnten Versicherungen aus der Zahlungspflicht entlassen. Mamon und Menschlichkeit gehen nicht zusammen. Immer mehr Menschen werden von Zorn gepackt angesichts

des anhaltenden Ausweichens, Lavierens, Verzögerns. Rechtfertigung, die so nicht sein sollte. Die Mühlen der Ermittlungs- und Anklagebehörden mahlen langsam, wegen der Sorgfalt. Duisburgs Polizei darf nicht ermitteln, sie könnte befangen sein. Duisburgs Staatsanwaltschaft, vor der Veranstaltung informiert über die Planungen, ermittelt weiter, Befangenheit kommt ihr nicht in den Sinn. Opfer, Angehörige und Freunde können Trauer und Zorn nicht unterdrücken angesichts der beschämenden Jämmerlichkeit und Drückebergerei, ja Rechthaberei derer, die Verantwortung zu tragen

haben und es nicht eingestehen wollen. Sich lieber gegenseitig beschuldigen?

Vor über 1400 Jahren stellte Gregor der Große fest:

Die Vernunft kann dem Bösen wuchtiger begegnen, wenn der Zorn ihr zur Hand geht

Sprichwörtlich geworden ist Pontius Pilatus, Römischer Gouverneur im heutigen Nahost. Er wies jede Verantwortung für die Hinrichtung des Jesus von Nazaret von sich.

„Er wusch seine Hände in Unschuld“.

Am Tage nach dem Unglück war jeder möglicherweise Verantwortliche ein **PONTIUS PILATUS**.

Organismen

Warum fliegen Zugvögel in Formationen, keilförmig, in schräger Reihe, im Rechteck? Es ist, als gäbe es einen unsichtbaren Kommandanten, der jedem Tier seinen Platz, und dem ganzen Schwarm Richtung, Flughöhe und Tempo vorgibt.

Berühmt sind auch die komplizierten riesigen Bauten der Termiten. Sie verfügen sogar über Belüftungswege, vergleichbar den Bewetterungen in unseren Zechen.

Ameisen bilden regelrechte Staaten, durchorganisiert mit Arbeitsteilung. Sklavenhaltung sorgt für eiserne Disziplin und Höchstleistung.

Alles läuft perfekt zweckbestimmt ab, im Dienste des Ganzen, des Volkes, der Gesellschaft. Forscher stellen darin eine Organisation fest, vergleichbar einem Menschen ähnlichen Organismus. Auf den Punkt gebracht, folgen alle dem Motto

EINE Ameise ist dumm, TAUSEND Ameisen sind genial.

Albert Einstein freilich kam zu dem Schluss, beim Menschen sei es umgekehrt. Der Spaßvogel hat auch seine Relativitätstheorie, die wechselseitige Abhängigkeit von Zeit und Raum, schlichten Gemütern so erklärt: Wie lange eine Minute dauert, hängt davon ab, auf welcher Seite der Klotür man sich gerade befindet.

In der Tat können wir nicht leugnen, dass Genies eine eher rare Spezies bilden, die Spitze einer Pyramide. Wie kommt das? Offenkundig muss es im Ameisenstaat eine höchste Autorität geben, der alle Ameisen bedingungslos folgen.

Wieso? Insekten haben keinen Intellekt, nicht Verstand und freien Willen, dank derer Menschen

Individuen mit unterschiedlichen Meinungen, Interessen und Zielen werden. Offensichtlich ist dies ein Grund dafür, dass Zivilisation nicht leicht fällt, dass unser Leben auf der Erde allen Mühen zum Trotz unvollständig bleibt.

Die Zahl der Meinungen, Absichten und Ziele entspricht der Zahl der Menschen. Eindrucksvoller Beleg dafür ist unter anderem das Jahr der KulturRuhr. Es bietet sich als überschaubares Modell an. Die Macher eint der Wille, mit seiner Hilfe eine Metropole Ruhr zu schaffen, so etwas wie New York, London, Paris.

Ein Organismus zwischen Lippe und Emscher und Ruhr. Doch schon jetzt zeichnet sich ein Scheitern ab.

Es gibt keine organische Rangordnung, kein Zentrum, keinen Dreh- und Angelpunkt, weder räumlich, noch geistig, noch kulturell. Weil nicht sein kann, was nicht sein darf, drehen wir den Spieß um. Vielfalt (böse Zungen nennen es Zersplitterung) wird als Ideal proklamiert. Was schon immer so war, das muss so bleiben.

Fünf Millionen Menschen tummeln sich auf 4.434 Quadratkilometern, gelenkt von 53 Oberhäuptern mit Parlamenten, Verwaltungen, Unterschieden, Eifersüchteleien. Kirchtürme. Teuer und klein, aber fein und mein.

Dieses Bild bieten Ruhrrevier internationalen Wettbewerbern. Furcht kann so eine Region der Konkurrenz nicht einflößen. Geschäfte schließt man in einzelnen Kommunen ab, nicht in der fiktiven Metropole Ruhr.

Ob es zum Überleben in der globalisierten Welt reichen wird? Immer zahlreicher wachsen weit größere

Ballungsräume zu Mega Monstern heran, streiten um Bedeutung und Macht. Fluch moderner Mobilität ist, dass die Kleinen zerquetscht werden durch schiere Masse. Schrebergartenidylle war gestern, heute ist rasant Reise ins Reich rücksichtslosen Wettbewerbs. Prinzip Überleben der



Stärkeren? Gnadenlos, unmenschlich, Menschen unwürdig. Bilder der Zerstrittenheit passen auf Politik, Kultur, große und kleine Unternehmen, Konzerne und Handwerksbetriebe, auf Wirtschaften und Werkeln. An der Ruhr schimmert immer die dörfliche Vergangenheit durch, die Sehnsucht nach Heimeligkeit. Globales

Denken ist jetzt zwar angesagt; und man versucht es. Aber, siehe Innovation City, man handelt klein-klein und schaut missgünstig auf den Nachbarn.

Es ist ein Blick aufs Ruhrrevier. Auch auf überschaubare Berufsfelder. Ist es ein Ausweg, sich in einer Nische einzurichten, abseits des großen Getriebes? Wie aber soll das gehen in Kleinunternehmen, die buchstäblich von der Nähe zum Kunden leben, vom direkten Kontakt? Rücken wir enger zusammen. Es erfordert Verzicht auf Altes, bringt aber Gewinn, ideell und cash.

Folgten wir nur der Tradition, lebten wir noch immer in Höhlen.

Fortschritt verdanken wir den Nörglern, Zufriedene wollen keine Veränderung.

W

Rückblende

Es begann im September 1994. Der Taxiverband NRW brauchte eine Stimme, um seine Mitglieder, deren Fahrpersonal und Interessierte zu erreichen. Nicht im Vorbeigehen, sondern intensiv und nachhaltig sollten sie an seinem Leben und Wirken teilhaben. Die Idee einer Zeitschrift wurde geboren, einer, die sich von den zahllosen Fachblättern unterscheiden und abheben sollte. Ansehnlich, seriös, wohlgestaltet, dennoch nicht großkotzig musste sie werden, unverwechselbar in NRW – Gestalt. Wer den Namen TAXI INTERN beigesteuert hat, ich weiß es leider nicht. Die Landesfarben grün-weiß-rot auf der Titelseite. Hochglanzpapier und Farbdruck, professionelles Layout. Seele des Ganzen: Geschäftsführer RA von Stosch und Verbandsvorsitzender Karl Rosewick.

Er wurde Chefredakteur, Vater und Motor des Vorhabens. Eine Redaktion entwickelte sich, freie Mitarbeiter wurden willkommen geheißen. Erste Gehversuche führten zum Erfolg, das Bild rundete sich durch Erfahrung. Karl Rosewick mit seinen Beziehungen gewann Herrn Jürgen Rahner, der sich als begnadeter Layouter erwies, die Druckerei Pfeffel tat ein Übriges, die Gestalt glänzend erscheinen zu lassen. Alles das kostete natürlich. Chef KR brachte es fertig, Einnahmen durch Werbung zu generieren.

Ohne Unterlass besorgte er, koordinierte, knüpfte Verbindungen, pflegte Kontakte zu Mitarbeitern, Kunden, Mitgliedern, telefonierte hierher und dorthin, schrieb Leute an, steuerte Ideen bei, delegierte und überredete, pflegte Schulterschluss zu den Mitgliedern. Ge-

schäftsführer von Stosch und Dr Hoog als Nachfolger warben gleichfalls neue. KR ermöglichte die kostenlose Verteilung der Hefte, organisierte ihre Zustellung.

Die Auflage stieg bis auf 8400 Exemplare, eine stolze Zahl. Ohne tatkräftige Zusammenarbeit mit Geschäftsführung, Sekretariat und vielen Helfern im Hintergrund wäre es ein hoff-



nungsloses Unterfangen geblieben. Ich kann nicht ermessen, wieviel an Leistungen ich wahrscheinlich nicht mitgekriegt habe.

Es erfordert erhebliches Organisations-talent und Führungsqualität, einen Verband zu leiten, seine Zeitschrift lebendig zu halten und obendrein noch hauptamtlich Vorstand der Taxigenossenschaft Düsseldorf, Vorstandsmitglied in BGF und BZP zu sein, undsoweiter. Nur ein Organisationstalent mit einem profunden Mitarbeiterstab bewältigt so einen

Terminkalender. Merke: Teamwork heißt das Geheimnis. Auf sich allein gestellt ist man verloren. Daher

Lob und Dank für alle!

Nun, nach über sechzehn Jahren und fünfzig Heften, wird es TAXI INTERN in dieser Gestalt nicht mehr geben. Wir verabschieden uns.

In den vergangenen gut sechzehn Jahren hat sich das Bild des Taxigewerbes gewandelt, es hat Fortschritte gegeben und Rückschläge.

Eine eingedampfte Übersicht gewinnen wir mit einem Lauf durch die Abfolge der einzelnen Hefte, mit stichprobenartigen Themen-Auszügen, zwar nur ein Anhaltspunkt, doch für den Fall der Fälle sind noch, bis auf einige Ausnahmen, die Hefte archiviert. Man kann es durchaus als Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit der Macher auffassen. Wie hat wer gesagt:

Einem jeden Abschied wohnt ein neuer Anfang inne.

Der dürfte dem Vernehmen nach die Gestalt von Internet – Auftritten annehmen, wie es der Modernität geschuldet ist. Obwohl die sogenannten Printmedien wieder beliebter werden. Sie lesen sich gemüthlicher, nachdenklicher, im Sessel oder auf dem Sofa, im Bett oder am Stehpult.

Siehe da, sogar im Taxi, jedenfalls so lange Laptops noch zu teuer und Handys zu klein sind und Gebühren kosten. Nun denn

Füge dich der Zeit; räume deinen Platz, und räum ihn auch getrost. Es fehlt nicht an Ersatz.

SCHAU AN, WIE FRIEDLICH EINE ZEITSCHRIFT DAS ZEITLICHE SEGNET.

Arm und Reich!

Dürfen auch DIE LINKEN reich sein?

Ja. Reichtum und Gutverdienen sind in unserem Wohlfahrtsstaat unentbehrlich, denn deren Abgaben ermöglichen erst die sozialen Zuwendungen an Arme, speziell Hartz IV.

Ohne die gehobenen und sehr hohen Einkommen kann der Staat den Unterhalt der Bedürftigen nicht leisten. Das ist die Ansage eines Zeitungskommentators.

Frage: Verdreht dieses Argument nicht die Logik? Es verwechselt die Ursache mit der Wirkung! Vermutlich ist einer wie der Autor nie mit Armut und deren Ursachen konfrontiert worden, außer vielleicht im Studium, rein theoretisch, versteht sich.

Bert Brecht:.. und der Arme sagte gleich, wär ich nicht arm, wärst du nicht reich.

Reichen – Notwendigkeit kann in den Ohren schicksalhaft Armer nur nach Hohn und Zynismus klingen. Turbokapitalisten verlangen immer höhere Gewinne, Einkommen und Kapitalerträge.

Vorbild ist, wer Löhne klein hält und weiter senkt, wer Vollarbeitsplätze durch Minijobs, Leiharbeit, befristete Verträge verlangt. Erst dadurch entsteht Hartz IV. Arbeits-

plätze werden vernichtet. Geringe Arbeitseinkommen mindern die Kaufkraft. Altersversorgung wird untergraben. Für die nicht Reichen no future. Muss man reich werden, damit man die Armen am Leben halten kann?

Es heißt, wir leben mit einem im Grundgesetz festgeschriebenen Wertekanon, in der Tradition von Griechischer Philosophie, Römischen Recht, Judentum und Christentum. Dazu passt freilich das oben Zitierte nun gar nicht.

Nun, als guter Deutscher bin ich verschiedener Meinung.

Hat man viel, so wird man bald
Wer nur wenig hat, dem wird
Wenn du aber gar nichts hast
Denn ein Recht zum Leben, Lump

Noch viel mehr dazu bekommen.
Auch das Wenige genommen.
Ach, so lasse dich begraben.
Haben nur, die etwas haben.

Heinrich Heine

Dem wird entgegen gehalten, Minilöhner würden schließlich durch Aufstockung auf Hartz IV vom Staat versorgt. Verschwiegen wird, dass damit für ihre Zukunft Armut programmiert ist, weil keine Rentenbeiträge mehr gezahlt werden.

Für private Vorsorge langt es nicht. Aufstockung auf Hartz IV verlangt vorherigen Verzehr von Erspartem, bis auf Freibeträge. Betroffenen fällt es schwer, nach dem unfreiwilligen Verlust des Arbeitsplatzes darin Gerechtigkeit zu entdecken.

Von Fahrgästen hören wir häufig, dass sie Angst haben vor der Zukunft, Sorge um ihre Kinder, die im

Hartz-Fall dank Minimalversorgung ihrer Chancen beraubt werden. No future. Frust, Wut und Hoffnungslosigkeit breiten sich aus. Ein Ergebnis von vielen ist die von der Politik selbst beklagte Politikverdrossenheit der Wähler.

Noch verhalten ist die Reaktion in unseren Reihen, noch verdeckt schleicht sich Furcht ein, das Bewusstsein, es könnte sehr Vielen im Taxigewerbe wie den Abgehängten ergehen. Sie können sich längst nicht mehr eine angemessene Altersvorsorge aufbauen.

Szene: Ein Bürger betritt den Bundestag. In den Fluren laufen Bürokraten und Abgeordnete herum. Bürger: Wem von ihnen kann ich denn mal berichten, wie unser Leben da draußen abläuft? -----

Unsere politische Kaste mitsamt den Superreichen lebt in einer anderen Welt. Sie sind der Adel des finsternen Mittelalters im Heute. Sie züchten heran, was sie beklagen. Sie beklagen, was sie selbst ange richtet haben.

Ausgerechnet der stockkonservative Erzkatholik Kardinal Meisner in Köln hat vor Zeiten sich verbeten, dass Parteien das große C = christlich, im Namen führen.

Sie leisteten sich, sagte er, unter falscher Flagge segelnd, eine Riege von führenden Politikern, die unchristlich handeln.

W

Sandkasten

Neulich, in der Zeitung. Es ging mal wieder ums Ruhrgebiet. Metropolregion ja oder nein.

Essen für das Ruhrgebiet ist Kulturhauptstadt 2010. Die Macher wollten damit ausdrücklich ein Signal setzen für die Metropole, so auch die Titel vergebende EU.

Dann kam man in der Realität an. Die Kommunalpolitik, voran Essens OB, demonstrierte die Macht der Kleinteiligkeit. KulturRuhr 2010 nutzten sie für ihre Zwecke.

Auf Personen fokussiert: Fritz Pleitgen gegen OB Reiniger. Jeder für das Seine – Meine. Theorie trifft auf Praxis, Wunsch auf Wirklichkeit. Es funktioniert trotzdem, wenn der

Eine wie der Andere darin die Möglichkeit zur Selbstdarstellung entdeckt. Ist es die Kraft des Egoismus gegen die des Gemeinsinns? Beide wissen, Menschen - und Tierwelt gehen nicht jede für sich allein. Einzelwesen können nur in Gemeinschaft existieren.

Kinder wollen mit Kindern spielen, am liebsten im Sandkasten, mit Spielzeug, mit Schüppchen und Förmchen, weil sie damit tun können, was Erwachsene kreativ nennen. Sieh da, auch die brauchen ihren Sandkasten, wo sie verwirklichen, was Fantasie ihnen vorgaukelt.

Generäle spielen Manöver, Urlauber bauen Sandburgen. Man erkundet fremdes Terrain. Konstrukteure, Architekten und Künstler spielen Modellbau, Politiker entwerfen Programme, Unter-

nehmer machen Pläne, Firmen brauchen Satzungen.

Überall ist Gemeinsamkeit, großteilig in den Metropolen, wo eine Zentralregierung das Wesentliche vorgibt, kleinteilig in Regionen wie Rhein, Ruhr, Bergisches Land, Provinzen. Mega gegen Mini.

Mini überlebt aber nur, wenn sich viele zusammenraufen. Ruhrgebiet geht, Rheinschiene geht, Rhein/Ruhr klappt nicht.

Es ist menschlich, weil die groß geworden Kinder nur bei guter Laune miteinander spielen. Dann streiten sie sich um mein Schüppchen, dein Förmchen, und sie vertragen sich wieder. Das Leben ist schön - manchmal.

Es stand in der Zeitung: Auf Zollverein in Essen tagen internationale Mega-Stadt-Experten. In der Möchtegern-Super-Modern-Mega-Stadt-Bald-Metropole Ruhr.

Sie schauen genauer hin. Und sie entdecken eine Region aus 53 Kommunen mit insgesamt fünfzehn Millionen, ja was denn? Ruhris?

Nein, es sind Dortmunder, Bochumer, Essener, Duisburger; Menschen in Dörfern, kleinen und großen Städten zwischen Ruhr, Emischer und Lippe.

Jede Kommune mit eigenem Mittelpunkt. Symbol, weil in die Höhe ragend, traditionell der sprichwörtliche Kirchturm. Einundsechzig Mitglieds - Unternehmen zählt der Initiativkreis Ruhrgebiet.

Er fördert Wirtschaft und Kultur. Standortvorteile sollen Firmen anlocken. Seit Gründung sponsert man das weltgrößte Klavierfestival (Ruhr), die Ruhrtriennale der Theater, auch die Ruhrfestspiele.

In diesem Jahr schrieb man zusätzlich einen Wettbewerb Innovation City aus. Für den Sieger steht Geld bereit, ein wenig vom Land, von der EU und der Siegerkommune.

Den Löwenanteil stellt der Initiativkreis zur Verfügung. Insgesamt werden zweieinhalb Milliarden € Investitionen, auf vier Jahre verteilt, dem Sieger zugesagt. Endrunden-Teilnehmer sind der Verbund Gelsenkirchen/Herten, Bochum, Bottrop, Essen und Mülheim Ruhr, allesamt SPD-regiert.

Im Endspurt haben die Fünf den Kindergarten - Sandkasten wiederbelebt. Vier sich benachteiligt Fühlende dreschen auf den Fünften ein, auf Gelsenkirchen/Herten.

Neid? Gelsenkirchen hat den einflussreichen Bezirksvorsitzenden der SPD zum Oberbürgermeister. Scheint er den übrigen Genossen zu mächtig?

Steht nicht geschrieben: Wenn ihr nicht werdet wie die Kinder...? Ein Trost sollte uns bleiben:

Der große sagte zum kleinen Lord: **Spielzeug bereitet auf das große Spiel vor, das Leben heißt**

Der Papagei aber nannte nach dem Schiffsuntergang das vorhergegangene Fangenspiel ein

SCHEISSSPIEL

W

Taxi-Intern Übersicht

	NR	VOM	Teil - Inhalte
1994	1+2	fehlen	(September + Dezember 1994)
1995	3	Februar	v Stosch: zuviele Taxen / Zusatzkosten / Taxifahren zum Roulett geworden
	4	April	K Rosewick im BGF – Vorstand / Kurzstrecke in Berlin / 2 Morde
	5	fehlt	
	6	Dezember	10 Morde in BRD, davon 5 in NRW, davon je einer in Köln und Duisburg
1996	7	Mai	K R: Fusionen Taxi Zentr / Wirtschaft / Fahrersicherheit / Soz Vers Ausweis
	8	Oktober	5 Städte Zusammenschluss / Satellitenortung / Dr Hoog Geschäftsführer
	9	Dezemb	Airport nach Brand vom 11. 4. / Recht aktuell / Rückblick
1997	10	März	Hanse Ruhrgebiet / Taximesse in DO / 50 Jahre BZP
	11	Mai	Sonderheft 50 Jahre BZP
	12	fehlt	
1998	13	März	70 JaHRE Taxi Düsseld / Zentrale Hagen / Niederlande Trein Taxi
	14	fehlt	
	15	Dezember	€ kommt / Betriebsarzt / Bielefeld beschließt vollautomatische Vermittlung
1999	16	April	KR zu Gütesiegel Taxi / Dt Bahntaxi Ende / KR: Zentralen Fusionen ja
	17	Dezemb	Änderung Eichgesetz / ADAC Test: Düsseldorf Taxifahrer sind Spitze
2000	18	Mai	Deregulierung Tarife? / Betriebsarzt Pflicht / Schwarzarbeit
	19	Septem	Taxi – Einsatz für ÖPNV / Taxi und Geld
	20	Dezember	Taxi Tarif / Kontroll. Wettbewerb oder Deregulierung? Wirtschaftlichkeit
2001	21	März	Einigkeit? / Deregulierung in USA / Mord in Leverkusen an D- Kollegen
	22	August	Mord 13.5., Kreuznach / Taxi versus Mietwagen / Eigenwerbung am Taxi
	23	Dezemb	Bielefeld GPS gesteuert, Taxi Computer / Ideenwettbewerb BGF
2002	24	März	€ klappt / Fahren zum halben Preis in happy hour?! Schnapsidee
	25	August	10 Jahre T Verband NRW / Deregulierung in NL / Datenfunk in Münster
	26	Dezember	Velotaxi in Düsseld / Taxifarbe / VRR als Vorbild für Taxizentralen?
2003	27	März	HH freiwillig Fiskaltaxi / Service Taxi / Gute Ideen gefragt
	28	Juli	Taxifarbe / Taxitag in DO / Zillmann in BZP Vorstand und Präsidium
	29	Dezember	Bundesverdienstkreuz für D Zillmann / M Rüßeler in BZP Vorstand
2004	30	Februar	DO: PLUS Taxi / Airport München registriert Besetztfahrten Taxis
	31	Juli	Taxitag in Essen / Schichtzettel / Dubiose Taxifahrer-Tests anonym im TV
	32	Dezember	Belegdrucker / Zillmann Nachfolger von KR in BGF / Raubmord in WI
2005	33	März	Ohne GPS? / 17. 2. Mord in Schleiden
	34	Juli	Winkemann Tarif / KR 70 / Bonner Funktaxi / IHK umstritten
	35	Dezember	Vorstand Taxi NRW neu / Winketarif in D / KR: Wohin fährt Gewerbe?
2006	36	März	Multimedia Taxi, Stadtführ. in MS / Zillmann lädt Fachgruppe Z nach Essen
	37	Juni	Kulturhauptst. 2010 EssenRuhrgeb. / Zillmann 65 / KR: Genossenschaften
	38	Dezember	Sorgen / Metropolreg. RheinRuhr? / Sicherheit imTaxi / Angst u Schrecken
2007	39	Februar	Aufbruchstimmung? / Kindersicherheit / Qual der Zentralen – Zahl
	40	Juli	An- u Aussichten / Geschichten oder Realität / Erfolge in Duisburg
	41	Dezemb.	80 Jahre Airport Düsseldorf / Illegale Taxifahrer / Ordnungspartner Taxi
2008	42	Februar	Nichtraucher-Taxi / Safety Car / Schwarzarbeit / Optimismus 08 / Service Taxi
	43	Juni	Taximesse Köln / Aufschwung ohne uns / Ausschreibung Krankenfahrten
	44	Dezember	Zillmann zieht sich aus BZP zurück / BZP Fachgruppen – Aus / GPS: Datenschutz?/ Bankenrettung
2009	45	März	Theatertaxi Hagen / Überfälle auf Taxifahrer / Zillmann Auszeichnung :
	46	Juli	Digitales Taxi DO / Urteil zu Mietwagen / Duisburger Taxi – Knigge
	47	Dezemb.	König Kunde? / Zentrale D Datenfunk / M Rüßeler 65 / Taxitest in D
2010	48	März	Problem Mietwg in Bielef u DU / Klusmeier in Fachausschuss BZP berufen
	49	Juli	Datenschutz / Elektrofahrzeuge / Marke Taxi
	50	Dezember	Goldjubiläum

Auch darüber berichtete Taxi-Intern I: Zahlreiche Denkanstöße, hartnäckig wiederholte, wichtig erscheinende Vorschläge, über Fortschritte; vom Sprechfunk zu GPS und Datenfunk.

Karl Rosewick, von 1987 bis 2003 im BZP – Vorstand, wird Ehrenmitglied. Stets plädierte er für Genossenschaftliches Wirtschaften, das heißt für Selbständigkeit im gemeinsamen Handeln, schlägt größere Ornitionseinheiten vor, was sich als Vorteil der Unübersehbarkeit gegenüber Behörden niederschlägt. Denkwürdig ist sein Neun - Punkte – Aufriss

der Visionen, Ideen, Zukunftsträume für das Gewerbe, für ihn ein wesentlicher Inhalt seines Berufslebens.

Er warb für neue Strukturen, größere Pflichtfahr - Gebiete, wie sie in Siegburg und vier Nachbarkommunen verwirklicht wurden und mit bestem Erfolg funktionieren.

Ein weiteres Anliegen von TAXI INTERN war immer die passive Sicherheit des Fahrpersonals, die Wahrnehmung von Schutzeinrichtungen und -systemen im Taxi. Als Perfektionierung vorgestellt in Gestalt des legendären London cab. Und vieles mehr.

Auch dies war in TI zu lesen: Zusammenarbeit von Taxizentralen kann, gut vorbereitet, reibungslos mit Erfolg funktionieren. Als am 26. Mai 2004 in der Arena AufSchalke das End-

spiel der UEFA Championsleague anstand, musste im Vorfeld, es war Bedingung der UEFA, die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Taxis gewährleistet werden.

Der Vorstand von Taxi Gelsen übernahm die Organisation, erfolgreich dank umfangreicher akribischer Vorarbeit. Man setzte sich mit Taxi Essen an einen Tisch. Es

Schritt auf dem Wege zur Metropole Ruhr gewesen sein. Nicht wenige zweifeln. Ebenso bestreiten viele eine engagierte Bürgerbeteiligung. Sie entdecken verbreitete Gleichgültigkeit, Ablehnung, Unkenntnis. Dennoch bestreitet niemand ernstlich die Goldwerte Außenwirkung.

Hundertvierzig Millionen € hätte es gebraucht, um die Werbepresenz zu erzielen, die KulturRuhr schon erreicht hat. Wasser in den Wein der Euphorie goss ein Raumplaner. „Das Ruhrgebiet als künftige europäische Metropole, da steht das große Bild noch nicht“. Zusammengehörigkeitsgefühl der Menschen im Ruhrgebiet? „Jetzt ist es da. Wichtig ist aber, wie es sich ab 2011 entwickelt“.

Der Wandel vom Industrie- zum Kulturgebiet sei erkennbar. Experten wünschten sich eine

Art Moderator, gar den Ruhr – Kanzler. Die Ruhrstadt – Idee freilich sei bereits beerdigt. Jetzt komme es aufs Zusammenwachsen an, neudeutsch Identitätsstiftung. Allen wohl und keinem Weh?

Unterm Strich entkommt der wohlwollende Betrachter nicht der Erkenntnis, dass sich am bunten Bild kleinstteiliger Gemeinschaften nicht viel ändern könnte, Euphorie und Hoffnung zum Trotz. Mensch bleibt Mensch, der sogenannte Ruhri erst recht. Wir werden sehen. Bis jetzt gilt noch

JEDEM TIERCHEN SEIN PLÄSIERCHEN.

W



wurde, ohne eigentl ich notwendige Tarifanpassungen und Genehmigungen, ein beeindruckender Erfolg.

Weil Taxi Essen und Taxi Gelsen die wohlwollende Duldung ihrer Behörden erreichten. Augenzwinkernde Formlosigkeit? Sport verbindet! Nicht bekannt geworden ist, ob der ein oder andere zu Weiterem tendiert hat. Zum Leidwesen etlicher kehrte der gewohnte Zustand bald wieder ein.

Natürlich stand auch von der Kulturhauptstadt 2010 zu lesen, ihren Erfolgen und Rückschlägen. In den ersten Oktobertagen zogen die Macher Zwischenbilanz. Einhellige Meinung war, es darf nur ein erster

Die Bahn kommt!

Alle Jahre wieder kommt sie, oder kommt sie nicht; die Bahn? Ungeahnte Rätsel tun sich auf. Eines jedoch ist gewiss. Und kommt die goldene Herbsteszeit, und die Bäume blühen weit und breit, dann fallen wieder die Blätter, auf Straßen, Häuser, Wege.

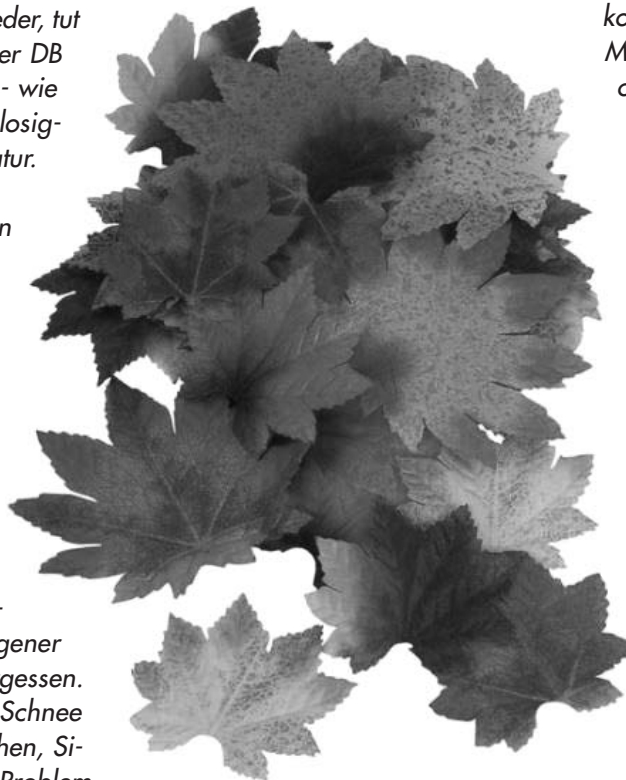
Nicht einmal vor den Schienen der Bahn machen sie halt. Seit Jahr und Tag schon, alle Jahre wieder, tut das Führungspersonal der DB AG überrascht, fassungs- wie hilflos ob der Rücksichtslosigkeit der bösen Mutter Natur.

Kein Wunder, wenn man sie nur als Urlaubsidylle erlebt, oder im bequemen Bürosessel, oder im Dienstwagen mit Fahrer. Schön ist, Mutter Natur, deiner Erfindung Pracht? Igitt, schöne Sch auf den Schienen.

Alle reden vom Wetter, wir nicht. Der Bundesbahn – Slogan vergangener Zeiten ist noch nicht vergessen. Laub auf den Gleisen, Schnee und Eis blockieren Weichen, Signale, Schienen? Kein Problem dank der Hunderttonner – Loks. Sandstreuer vor den Rädern, auf die man uns als noch zu installierende Heilsbringer vertrösten will, die gab es wundersamer Weise schon vor hundert Jahren. Keiner hat's gewusst? Schließlich haben wir die Vergangenheit erfolgreich hinter uns gelassen, wir studieren auf Zukunft.

Altes ist von gestern, gehört auf den Müll. Erst recht bei der Bahntechnik. Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen sie die Wahrsagerin, nicht etwa den pensionierten Lokführer. Erfahrungen holt man nicht von Anderen, man muss sie schon selber machen,

um ihnen zu trauen. Dumm nur, wenn man sich dabei eine blutige Nase holt. Skandalös allerdings, dass man daran jene teilhaben läßt, für die man eigentlich Verantwortung zu tragen hätte. Immerhin will die Bahn sich bessern, Entschädigungen zahlen, zumindest ein bißchen, auf Druck von ganz oben, zögerlich und schön bürokratisch. Auf



Antragsformular, Warten eingeschlossen. Die DB AG hat immer noch nicht verstanden, dass ihre Aufgabe Bedienung ihrer Kunden ist, nicht Bevormundung.

Ach so; Weichenheizungen funktionieren nicht; Enteisen von Signalen geht nicht; Winterdienst ist nicht; weil man zuviel Personal entlassen musste, wegen der Kosten. Nicht wegen Stuttgart 21.

Ach so. Im Frühjahr dräuen Stürme und Unwetter. Die arme Bahn, ihr bleibt rein gar nichts erspart. Da hat

man soviel Fantasie, Energie, Geld und Gut, Ingenieurskunst in die Produktion immer neuer ICE gesteckt, und dann erntet man nur Undank der Kundschaft. Wer konnte denn ahnen, dass diese prachtvolle Hochtechnologie nicht so will wie Bahn es will.

Fahrleitungen werden zerstört von fremder Gewalt, die schönen ICE können nicht weiter. Nicht einmal abschleppen oder wegschieben lassen sie sich. Entsprechende technische Vorkehrungen fehlen, wer konnte denn auch ahnen, dass böse Mächte.. Und es fehlen die Dampf- oder genügend Dieselloks. Zum Ziehen oder Schieben.

Im Hochsommer fahren die Züge bei Tropentemperaturen sogar nach Ausfall der Klimaanlage, komme was da wolle. Kollabierende Fahrgäste? Bißchen Schwund ist immer. Fenster öffnen? Wieso Fenster. Festglas reicht doch!

Ob Mehdorn oder Grube, die Bahnchefs können nicht anders, denn sie sollen die DB nicht als Öffentliches Verkehrsmittel für alle Bürger betreiben, sondern als Unternehmen, das auf Gewinn zu trimmen ist. Da stoßen Entschädigungen sauer auf.

Soll sich die DB mal ein Beispiel nehmen an uns. Wir fahren immer, jedenfalls bis es wirklich nicht mehr geht. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Wir sind das mobilste Gewerbe der Welt. Alltags-tauglich; wir freuen uns sogar, wenn die DB zähneknirschend ihre gestrandeten Fahrgäste uns anvertraut, häufig auf DB – Kosten.

ALLE WETTER, DONNERWETTER!
Ihre Freunde, die Taxifahrer(innen)



S AG ZUM ABSCHIED LEISE SERVUS
 E INES REICHEN LEBENS ERNTE FAHR JETZT EIN
 R ASTLOS WAREN DEINE TAGE
 V IEL MUSSE KONNTEST NICHT GENIESSEN
 U MGETRIEBEN VON DER UNZAHL DEINER AEMTER
 S ICH SCHONEN WAR DEIN DING NICHT

 K RAFT UND BEHARRLICHKEIT ZEICHNETEN DICH AUS
 A MT UND WÜRDEN BAUTEN HAEUFIG HOHE HUERDEN
 R UHIG BLUT BEWAHREN HALF DIR ZU ENTSCHEIDEN
 L ASS DEN RUHESTAND ZUR FREUDE DIR GEREICHEN

 SAURE ARBEIT, FROHE FESTE
 ALLES GUTE, NUR DAS BESTE

 Deine Weggefährten.

Genoise-Torte mit Mokkasahne

Wir haben aus den Zuschriften den Kollegen Alfons Meier aus Düsseldorf herausgesucht, der mit unserer Redaktion der Meinung ist, zur 50. Auflage von Taxi-Intern sollte es eine Genoise-Torte mit Mokkasahne geben.

Ein schöner Vorschlag Kollege Meier besonders, da man ja auch an einem Wochentag zu später Stunde solch eine Köstlichkeit essen kann.

Herzlichen Dank

Genoise-Torte mit Mokkasahne

12 Stücke à ca. 2180 kJ (520 kcal)

100 g Butter
 8 Eier
 250 g feiner Zucker
 1 Prise Salz
 150 g Mehl
 Butter oder Margarine zum Einfetten
 Mehl zum Bestäuben
 6 cl Cognac oder Weinbrand
 ¾ l süße Sahne
 2-3 Eßl. Puderzucker
 2-3 Eßl. Instant-Pulverkaffee
 100 g grobgeraspelte Schokolade
 12 Mokkabohnen

Die Butter bei sehr sanfter Hitze schmelzen, auf Handwärme abkühlen lassen.

Die Eier in einer Metallschüssel verquirlen. Diese in ein heißes, aber nicht kochendes Wasserbad stellen und die Eier sehr schaumig schlagen.

Dabei nach und nach Zucker und Salz einstreuen und schlagen, bis die Masse weißschaumig und cremig ist. Sie darf dabei jedoch keinesfalls kochen, sonst flockt das Ei aus.

Die Schüssel aus dem heißen in ein kaltes Wasserbad stellen und weiter schlagen, bis die Creme kalt ist. Mehl drüber sieben, locker unterheben und die Butter darunter ziehen.



Eine Springform (Durchmesser 26 cm) mit Pergamentpapier auslegen, am Boden einfetten und mit Mehl bestäuben. Den Teig darin auf der unteren Schiene des auf 180° (Gas Stufe 2) vorgeheizten Ofens etwa 50 Minuten backen.

In der Form kurz ausdämpfen und auf einem Kuchendraht über Nacht auskühlen lassen.

Die Torte zweimal waagrecht durchschneiden und die Böden mit Cognac oder Weinbrand beträufeln.

Die Sahne mit Puderzucker und mit Instant-Kaffeepulver steif schlagen, etwa 3 Esslöffel davon in einen Spritzbeutel mit Sterntülle geben und kaltstellen. Mit der restlichen Sahne die Torte zusammensetzen und rundherum bestreichen. Den Tortenrand mit der Schokolade bestreuen. Auf der Oberfläche 12 Stücke markieren und jedes mit Sahnetupfern und einer Mokkabohne verzieren.

Die Torte möglichst frisch servieren.

Mit freundlichen Grüßen
 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 Rübeler

Layout: Jürgen Rahner, Mönchengladbach

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.