

Autonomes Fahren, Mindestpreise und neue Kooperationen

Deutscher Taxi- und Mietwagentag Drei Tage lang wurde die Messe Erfurt zum Treffpunkt einer Branche, die sich neu sortieren muss. Rund 230 Unternehmerinnen und Unternehmer kamen zusammen, um über die Gegenwart und Zukunft des Gewerbes zu sprechen – und über die politische Wirklichkeit, die beides prägt.

Die Themen waren breit, die Wortmeldungen direkt, die Stimmungen wechselhaft. Wer durch die Hallen ging, hörte gleichermaßen Neugier, Skepsis und Erleichterung darüber, dass das Gewerbe seine Debatten zunehmend offensiv führt. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM) hatte ein kompaktes Programm zusammengestellt: 16 Panels, Workshops, eine Industrieausstellung und Formate, in denen nicht nur über Technik, sondern auch über Vertrauen, Verantwortung und Regulierung diskutiert wurde.

Autonomes Fahren: Der ferne Partner?

Gleich das Auftaktpanel öffnete den Blick über den Tellerrand des Gewerbes hinaus. Prof. Dr. Andreas Knie (WZB), Dr. Lea Decker (New Mobility Solutions) und Rainer Becker (MOIA) lieferten einen nüchternen Überblick über die globale Lage. In den USA und Teilen Chinas rollen autonome Fahrzeuge längst im Regelbetrieb. Europa wirkt dagegen wie ein Labor: Projekte, ja, aber kaum Verlässlichkeit.

Becker brachte einen Punkt ein, der viele aufhorchen ließ: MOIA wolle künftig nicht mehr als Betreiber auftreten, sondern Fahrzeug und Software – den autonomen ID. Buzz – an Dritte lizenzieren. Das Taxi als autonomer Dienstleister? Viele im Saal betrachteten die Idee mit vorsichtiger Offenheit. Ein späterer Workshop zeigte, wie nah und wie fern diese Zukunft zugleich ist: Schnittstellen, Haftungsfragen und Geschäftsmodelle müssten erst noch so zurechtgerückt werden, dass auch kleinere Betriebe mitziehen können.

Tarifkorridore, ÖPNV-Taxi, kleine Fachkunde – das Ringen um Ordnung

Parallel lief ein Panel, das die Praxis des PBefG in den Mittelpunkt stellte. Vertreter aus Berlin, München, Frankfurt und Bayern beschrieben, wie unterschiedlich Kommunen den Tarifkorridor auslegen. Besonders die Frage der Stauzeiten erwies sich als Dauerbrenner: Wie lassen sich Zeitverluste abbilden, ohne dass Fahrer draufzahlen oder Kunden abspringen?

Beim ÖPNV-Taxi wurde der Ton politischer. Der nordrhein-westfälische FDP-Politiker Christof Rasche erläuterte, warum seine Fraktion das Modell gesetzlich verankern wollte. Ein Verkehrsverbund aus der Lausitz berichtete, wie sich mit Taxi-Unternehmen flexible Linienverkehre knüpfen lassen. René Zach aus Weißwasser schilderte die kommunale Perspektive: Das ÖPNV-Taxi könne entlasten – müsse aber sauber organisiert werden.

Zahlreiche Teilnehmende verwiesen auf Erfahrungen aus Rheinland-Pfalz, Hessen und dem Saarland: Für viele Kommunen sei das Modell kaum noch „Experiment“, sondern ein Baustein für ländliche Mobilität.

Zur kleinen Fachkunde meldete sich Dirk Ritter von der Hamburger Taxenaufsicht zu Wort. Hamburg will einsteigen, Berlin ebenso. Ritter erinnerte daran, dass Qualität nicht allein Aufgabe der Verwaltung sei. Die Branche müsse sich aktiv beteiligen – ein Hinweis, der mehreren im Saal Anlass gab, die eigene Personalpolitik zu überdenken.

Digitalisierung und TSE: Der Stichtag rückt näher

Beim Panel zur Technischen Sicherheitseinrichtung (TSE) herrschte eine seltene Einigkeit. Hersteller wie Hale und FMS präsentierten Lösungen, die seit Monaten im Rollout sind. Zum 1. Januar 2026 muss die Umrüstung abgeschlossen sein. Die Experten waren zurückhaltend

Fotos: BVTM; T. Kanzler



Autonomes Fahren: (v.l.n.r.) R. Becker (MOIA), Prof. Dr. A. Knie (WZB), Dr. L. Decker (New Mobility Solutions) und Herwig Kollar starteten mit der ersten Diskussionsrunde.



Tarifkorridor: D. Ritter von der Hamburger Taxenaufsicht (Mitte) zwischen M. Oppermann und S. Lange-Wilde vom BVTM.

optimistisch: Wer heute noch nicht begonnen habe, werde es schwer haben. Aus Gesprächen am Rand wurde allerdings deutlich: Viele kleinere Unternehmen kämpfen weniger mit der Technik als mit Projektorganisation und Liquidität.

Kranken- und Schüler fahrten: Zwischen Effizienz und Konkurrenzdruck

Gisela Spitzlei brachte es nüchtern auf den Punkt: 2,1 Milliarden Euro fließen jährlich allein in Krankenfahrten. Ein gewaltiger Markt – und ein Markt, der stärker unter Druck gerät.

Softwareanbieter präsentierten Lösungen, die Abläufe automatisieren und Kosten senken sollen. FMS und Stadt.Land.Netz stellten Systeme vor, die bis zu zweistellige Einsparpotenziale versprechen. Gleichzeitig verdrängen Plattformen wie Qrago oder Uber Health das Taxi aus angestammten Geschäftsfeldern. Taxi-Unternehmer Jens Marggraf schilderte die Idee einer einheitlichen Plattform des Gewerbes – ein Projekt, das einige im Saal für überfällig halten, andere für unrealistisch.

Teilhabe, Inklusion und der wachsende Bedarf an Rollstuhltaxis

Ein stark besetztes Panel widmete sich der Daseinsvorsorge. Mit Blick auf demografische Trends wurde schnell klar: Der Bedarf an Rollstuhltaxis wird nicht sinken. Erol Celik (DIE Transform), Martin Maubach (Sozialverband) und Gisela Spitzlei vom BVTM machten deutlich, dass es Förderprogramme brauche – aber auch einen Kulturwandel. Draußen auf dem Gelände standen umgebaute Caddys und ein inklusionsfähiger Crafter für einen Blick in die Praxis bereit.

Elektrifizierung und Ladeinfrastruktur: Erfahrungsberichte

Mit Jan Grupe aus Hamburg und Bodo Siegel aus Roxheim berichteten zwei Praktiker aus dem Alltag. Beide fahren seit Jahren elektrisch – und beide beschrieben Probleme, die sich in der Praxis ergeben können: knappe Ladeplätze, unklare Abrechnungssysteme und Servicefragen. Dr. Mark-Steffen Walcher (SmartLab) ergänzte die technische Perspektive eines Backend-Betreibers. Die Diskussion zeigte: Elektromobilität ist machbar, aber anspruchsvoll – und sie verlangt betriebliche Disziplin.



Der alte und der neue Präsident des BVTM: Herwig Kollar (links) und Gregor Beiner.

Zentrale als „kommunaler Anker" – oder als Auslaufmodell?

Einer der emotionalen Höhepunkte war das Panel zu den Taxizentralen. Die Leitungen aus Frankfurt, Köln und Stuttgart trafen auf Alexander Mönch (Freenow by Lyft). Begriffe wie Wettbewerb, Kooperation, Abhängigkeit und Marktmacht standen im Raum.

Ein zweites Panel richtete den Blick nach vorn. Michael Weiss (FMS) skizzierte Strategien, wie Zentralen digitaler arbeiten können. Die Jungunternehmer Lukas Kleinecke und Rahman Tamiz zeigten, dass moderne Betriebe funktionieren können – wenn sie sich als Produkt verstehen, nicht als Verwaltungsapparat.

Mindestbeförderungsentgelt und Regulierung

Offen diskutierten Branchenvertreter aus Heidelberg und Hamburg mit dem scheidenden BVTM-Präsidenten Herwig Kollar über Mindestentgelte für Mietwagen. Die Regelung stützt in erster Linie Taxiunternehmen – weniger die Zentralen. Kollar warnte davor, das Mindestentgelt für eine endgültige Lösung zu halten. Tarifmodelle müssten weiterentwickelt werden, vor allem in Städten mit starkem Plattformdruck.

Industrieausstellung und Sponsoren – Gespräche im Gange

In den Fluren der Messe standen Tanksysteme, Versicherungsmodelle, TSE-Demoversionen, neue Fahrzeuge und Software-Workstations. Aral, Shell, Signal Iduna, Volkswagen und viele kleinere Anbieter nutzten die Pausen für Gespräche.



Im Eingangsbereich waren die Infostände der Sponsoren und Partner gut besucht.

Neuwahlen: Generationswechsel im Verband

Die Mitgliederversammlung am dritten Tag leitete einen spürbaren Umbruch ein. Gregor Beiner (39) aus München ist neuer Präsident – ein Zeichen, das viele als Signal verstehen, dass die Verbandsarbeit moderner werden soll. Bärbel von Teuffel übernimmt die Vizepräsidentschaft, Wolfgang Oertel bleibt im Amt.

In den Bundesvorstand wurden Daniel Schwuchow (Thüringen), Günsel Yildirim (Berlin), Hans-Peter Kratz (Hessen) und Aleksandar Dragicevic (Köln) gewählt. Herwig Kollar, der den Verband seit 2021 führte, hatte in den Tagen zuvor mehrfach betont, dass politische Beharrungskräfte die Branche stärker bremsen als technische Entwicklungen.

BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann sprach zum Abschluss von „Offenheit, konstruktivem Austausch und Entschlossenheit". Der Deutsche Taxi- und Mietwagentag in Erfurt zeigte, dass das Gewerbe dialogfähig und durchaus zu Kooperation fähig ist – und sich den Herausforderungen der Zukunft stellt. *tk*

Panel zu Taxizentralen: (v.l.n.r.) Michael Oppermann (BVTM) diskutierte mit A. Dragicevic (Köln), I. Georgiadis, M. Clüver (Frankfurt) und A. Mönch von Freenow erörterten die Möglichkeiten und Gefahren einer Kooperation.



Kranken- und Schülerfahrten: (v.l.n.r.) G. Spitzlei (BVTM) diskutierte mit M. Maubach (Sozialverband) und Erol Celik (DIE Transform).

