

Qualitätskontrolle im Lichttunnel – so wird sichergestellt, dass Lackierung und Folierung den höchsten Qualitätsstandards entsprechen.

Taxis von der Küste

Volkswagen-Taxis und Reuss in Emden Der Wind vom Emder Hafen zieht kühl über die gewaltigen Parkflächen. Möwen kreisen über den Hallen, in denen Volkswagen früher vor allem Passat-Modelle fertigte. Heute entstehen hier Fahrzeuge der ID.-Familie – und zunehmend auch Taxis. Auch ein Hamburger Umrüster spielt hier eine zentrale Rolle.

„Wir haben hier in Emden die perfekte Anbindung an das VW-Werk.“ Felix Brandt, Reuss GmbH

Das Volkswagen-Werk in Emden gehört zu den traditionsreichsten Standorten des VW-Konzerns. 1964 lief hier als erster VW der Käfer vom Band. Später entwickelte sich das Werk zum Leitstandort des Passat, Millionen Fahrzeuge wurden von Ostfriesland aus in alle Welt verschifft. Doch mit dem Wechsel zur Elektromobilität begann für Emden ein grundlegender Umbau. Seit 2020 investierte Volkswagen rund eine Milliarde Euro in neue Fertigungsanlagen, Digitalisierung und Qualifizierung der Mitarbeiter. Heute produziert das Werk ausschließlich Elektrofahrzeuge. 2022 startete die Fertigung des ID.4, später folgten ID.7 und ID.7 Tourer. Ende 2024 lief schließlich der letzte Verbrenner vom Band. Rund 7.700 Beschäftigte arbeiten inzwischen auf dem 4,3 Millionen Quadratmeter großen Gelände, das eher an einen eigenen Stadtteil erinnert als an ein klassisches Werk.

Großes VW-Werk, feine Taxi-Manufaktur

Für das Taxigewerbe ist Emden dabei aus einem anderen Grund interessant: Volkswagen forciert seine Ambitionen als Anbieter im Taxigeschäft. Jahrzehntelang dominierte Mercedes-Benz dieses Segment nahezu konkurrenzlos. Nun versucht VW vor allem mit den elektrischen ID.-Modellen immer weiter Marktanteile zu gewinnen. Eine zentrale Rolle spielt dabei der Hamburger Taxi-Umrüster Reuss. Während Volkswagen die Fahrzeuge bereits ab Werk auf den Taxi-Einsatz vorbereitet, übernimmt Reuss die finale Integration der Technik. Taxameter, Funkanlage, Dachzeichen, Alarmtechnik oder Schnittstellen für Vermittlungssysteme werden so eingebunden, dass Garantie, Softwarearchitektur und Fahrzeugsysteme unangetastet bleiben.

Genau darin liegt die Besonderheit der Kooperation. Die Taxi-Vorbereitung beginnt nicht erst in der Werkstatt, sondern bereits in der Serienfertigung in Emden. Schnittstellen und Leitungen werden früh integriert, spätere Umbauten dadurch deutlich einfacher. Für Unternehmer bedeutet das weniger technische Risiken und einen seriennahen Fahrzeugzustand.

Passat und Tayron stehen bereit

Gemeinsam mit Melanie Neugebauer, bei Volkswagen für Taxi-Pkw verantwortlich, und Felix Brandt, Leiter des operativen Geschäfts bei Reuss, konnten wir die kleine Taxi-Manufaktur in Emden besichtigen. Dort standen mit dem VW Tayron und dem VW Passat zwei Fahrzeuge bereit, die zeigen, dass Volkswagen neben der Elektromobilität weiterhin auch das klassische Taxisegment bedient.

Dass Reuss heute ein enger Partner von Volkswagen ist, wirkt dabei keineswegs selbstverständlich. Die Geschichte des Unternehmens begann Ende der 1970er-Jahre eher

Fotos: T. Kanzler

improvisiert – in einer Garage im Hamburger Stadtteil Bergstedt. Firmengründer Heinz Reuss fuhr damals selbst Taxi und ärgerte sich über unzuverlässige Funktechnik. Touren gingen verloren, Verbindungen brachen ab, die Kommunikation mit den Zentralen funktionierte oft nur eingeschränkt. Also begann Reuss 1978 damit, eigene Funk- und Nachrichtentechnik zu entwickeln. Aus der kleinen Werkstatt entstand innerhalb weniger Jahre ein Spezialbetrieb für Taxifunk und Fahrzeugtechnik. Anfang der 1980er betreute Reuss bereits Funkzentralen wie Hansa Funk und Blitz-Taxi in Hamburg. Später folgte die Umrüstung zahlreicher Fahrzeuge auf halbautomatischen Datenfunk. GPS-Ortung, digitale Vermittlung und effizientere Fahrerkommunikation hielten schrittweise Einzug in den Taxi-Alltag.

1986 kam die Taxametertechnik hinzu, Ende der 1980er-Jahre spezialisierte sich das Unternehmen vollständig auf Taxi- und Mietwagenumrüstungen. Andreas Köppen, heutiger Geschäftsführer, begann damals als „Tankstellenjunge“ neben der Werkstatt und wurde von Heinz Reuss selbst ausgebildet. 1992 übernahm Köppen die GmbH – bewusst unter dem Namen des Firmengründers.

Mit der Digitalisierung des Gewerbes wuchs auch Reuss weiter. Mitte der 1990er-Jahre stattete das Unternehmen rund 3.500 Fahrzeuge mit moderner Funktechnik aus. Später engagierte sich der Betrieb bei der Einführung fiskalfähiger Taxameter und entwickelte Schulungen für Werkstätten und Behörden. 2018 erhielt Reuss als erste herstellerunabhängige Werkstatt Deutschlands die PTB-Zertifizierung zur eigenständigen Konformitätsbewertung von Taxameter-Einbauten. Ersteichungen konnten damit deutlich schneller abgewickelt werden.

Zukunftstaxi und Taxiwerk

Heute steht der Name Reuss allerdings vor allem für Elektromobilität. Seit Felix Brandt 2015 ins Unternehmen einstieg, richtet sich der Betrieb konsequent auf elektrische Taxiflotten aus. Gemeinsam mit Volkswagen entwickelte Reuss früh Konzepte für die ID.-Modelle. Besonders in Hamburg gewann diese Zusammenarbeit an Bedeutung. Im Rahmen des Projekts „Zukunftstaxi“ rüstete Reuss nach eigenen Angaben rund 80 Prozent der Hamburger Elektrotaxis um. Vor allem ID.3, ID.4 und ID.5 prägen inzwischen das Straßenbild der Hansestadt. Die Zusammenarbeit mit Volkswagen geht dabei längst über klassische Werkstattarbeit hinaus. Gemeinsam wurden Lösungen entwickelt, bei denen trotz Taxi-Umrüstung die vollständige Werksgarantie erhalten bleibt. Gerade für Taxiunternehmer ist das entscheidend, denn Hochvolt-Systeme, Softwareupdates und Assistenztechnik machen moderne Fahrzeuge deutlich komplexer als frühere Diesel-Limousinen. Am neuen Standort in Hamburg-Billstedt bündelt Reuss seit 2023 im sogenannten „Taxiwerk“ Fahrzeugumrüstung, Ladeinfrastruktur, Folierung, Konformitätsbewertung und Servicepartner unter einem Dach.

Die Entwicklung von Reuss erzählt damit auch die Geschichte eines Gewerbes im Wandel. Früher standen Funkgeräte und Taxameter im Mittelpunkt, heute dominieren Hochvolt-Technik, Softwareintegration und Ladeinfrastruktur. Die klassische Taxiwerkstatt wird zunehmend zum technischen Bindeglied zwischen Hersteller, Behörde und Unternehmer. Und genau deshalb passt die Zusammenarbeit zwischen Emden und Reuss erstaunlich gut zusammen. Hier das traditionsreiche Volkswagen-Werk im Umbau zur Elektroproduktion, dort ein Hamburger Familienbetrieb, der sich vom Funktechniker zum Mobilitätspartner entwickelt hat. Beide eint derselbe Anspruch: den Übergang in die elektrische Zukunft des Taxigewerbes praktikabel zu gestalten – nicht als Vision, sondern als funktionierendes Arbeitsmittel für den Alltag auf der Straße. *tk*



Felix Brandt ist bei Reuss auch für das Qualitätsmanagement zuständig – und legt selbst Hand an.



Ein Werk mit Geschichte – viele Gebäude auf dem Werksgelände stehen schon seit den 60er-Jahren.



Mit einem nagelneuen Passat-Taxi drehten wir eine Runde rund ums VW-Werk. Im Hintergrund eine der riesigen Autofähren mit Platz für einige tausend Pkw.