

TAXIKURIER



100 JAHRE

→ DIE GENOSSENSCHAFT FEIERT JUBILÄUM

GESCHICHTE VON DEN ANFÄNGEN BIS ZUR GEGENWART

GLÜCKWUNSCH DIE PARTNER GRATULIEREN DER TAXI-MÜNCHEN EG

SATZUNG DER STATUT ZUM ZEITPUNKT DER GRÜNDUNG

IMPRESSUM

TAXIKURIER, offizielles Organ der Taxi-München eG

Herausgeber: Taxi-München eG
Genossenschaft der Münchner Taxi-Unternehmen
Engelhardstraße 6, 81369 München
Tel.: (0 89) 77 30 77, Fax: (0 89) 77 24 62
E-Mail: info@taxi-muenchen.de
Internet: www.taxi-muenchen.de
Chefredakteur: Frank Kuhle (FK)

Autoren im TAXIKURIER:

Birgit Heller (BH), Werner Hillermann (WH),
Thomas Kroker (TK), Frank Kuhle (FK),
Norbert Laermann (NL), Rainer Männicke (RM),
Michael Schrottenloher (MS),
Benedikt Weyerer (BW)

Gestaltung und Art Direktion:

Bernhard Andreas Probst
Formenreich, Büro für Gestaltung
Ringseisstraße 4 (Rgb), 80337 München
Tel.: (0 89) 44 49 97 88, Fax: (0 89) 44 49 97 89
E-Mail: probst@formenreich.de
Internet: www.formenreich.de

Fotografie: Dirk Tacke

Ringseisstraße 4 (Rgb), 80337 München
Tel.: (0 89) 54 40 40 69, Fax: (0 89) 54 40 40 68
E-Mail: info@atelier-tacke.de
Internet: www.atelier-tacke.de

Druck: Peradruk GmbH

Hofmannstraße 7, 81379 München
Tel.: (0 89) 8 58 09-0, Fax: (0 89) 8 58 09 36
E-Mail: jessica.schwertberger@peradruk.de

Online-Auftritt: Norbert Laermann

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6, 81369 München
Anzeigen TAXIKURIER
Ansprechpartner:
Frau Birgit Heller
Tel.: (0 89) 21 61-877
E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de

Vertrieb: Regina Reich, Telefon: (0 89) 21 61-373
E-Mail: reich@taxi-muenchen.de

Bezugspreise: Einzelheft 2,50 Euro + Versandkosten
Abonnement Inland 30,00 Euro inkl. MwSt. und Versand
Erscheinungsweise: monatlich

Bezugszeit: Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr.
Es verlängert sich, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf dieses
Jahres schriftlich gekündigt wird.
Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei Monate
vor Ende des folgenden Quartals schriftlich mitzuteilen.

Nachdruck und Vervielfältigungen: Die Zeitschrift und alle
in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind
urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der
engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung
unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigun-
gen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung
und Verarbeitung in elektronische Systeme.
Die Einsender von Beiträgen übertragen dem Verlag das Recht,
die Genehmigung zum Fotokopieren zu erteilen.
Die namentlich oder mit Initialen gekennzeichneten Artikel
stellen nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion dar.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr
übernommen. Bei Nichtlieferung durch höhere Gewalt besteht
kein Anspruch auf Ersatz.

Inhaber der Beteiligungsverhältnisse:

Taxi-München eG 100%
Vorstand: Frank Kuhle, Reinhard Zielinski, Alfons Haller

AUSBILDUNG

→ DEZEMBER 2017

Weihnachtsferien

- Letzter Unterrichtstag vor den Ferien: Mittwoch, 20. Dezember 2017
- Erster Unterrichtstag nach den Ferien: Montag, 8. Januar 2018 (Grundkurs)

Grundkurs

Montag, 11.12., von 17.30 bis 19.30 Uhr
Mittwoch, 06.12., 13.12., 20.12., jeweils von 17.30 bis 19.30 Uhr
Samstag, 02.12., 09.12., 16.12., jeweils von 10 bis 13 Uhr

Leistungskurs

Montag, 27.11., 04.12., 11.12., 18.12., jeweils von 20 bis 22 Uhr
Mittwoch, 29.11., 06.12., 13.12., 20.12., jeweils von 20 bis 22 Uhr

- Teilnahme nur nach erfolgreichem Besuch des Grundkurses möglich!
- Anmeldung zum Ortskunde-Kurs direkt in der Taxischule!

Infoveranstaltung für angehende Taxifahrer

Montag, 04.12., von 17.30 bis 19 Uhr
Samstag, 09.12., von 8.30 bis 10 Uhr
Montag, 18.12., von 17.30 bis 19 Uhr

Funkkurs für Taxifahrer (mit Funkunterweisung)

Funkkurs, Teil 1: Donnerstag, 14.12., von 13 bis 16 Uhr
Funkkurs, Teil 2: Freitag, 15.12., von 13 bis 16 Uhr

- Teilnahme nur nach vorheriger Anmeldung im Datenfunk-Büro,
Rückgebäude 2. Stock, während der Bürozeiten möglich!

Fortbildung für Fahrer von Taxibus und Großraumtaxi

Mittwoch, 13.12., von 15 bis 17 Uhr

- Keine Anmeldung erforderlich, aber pünktliches Erscheinen!
- Teilnahmegebühr: 10 Euro

Ausbildung zum Taxiunternehmer

- Kurs 1 / 2018 ab 09. Januar, jeweils Dienstag und Donnerstag, 18 Uhr

Die Kurse finden im Schulungsraum der Taxi-München eG
in der Engelhardstraße 6, Vordergebäude, 1. Obergeschoss statt.
Anmeldung bei Frau Elke Choleva in der Verwaltung, 1. Obergeschoss
Telefon: (089) 21 61-367, E-Mail: choleva@taxi-bayern.de

Besuchen Sie uns auch im Internet:

www.taxi-muenchen.de
www.taxikurs-muenchen.de

→ INHALT

Taxi-München eG
Haus des Taxigewerbes
Engelhardstraße 6
81369 München

Taxizentrale-Taxiruf:
 Tel.: (089) 19 410 oder (089) 21 61-0
 Fax: (089) 74 70 260

Leitung der Zentrale:
 Norbert Laermann
 Tel.: (089) 21 61-352

Thomas Kroker
 Tel.: (089) 21 61-396

E-Mail: info@taxi-muenchen.de
 Fax: (089) 74 70 260

Verwaltung:
 Tel.: (089) 77 30 77
 Fax: (089) 77 24 62
 E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Öffnungszeiten:
 Mo.–Fr. 7.30–12.00 Uhr
 Mo.–Do. 12.30–15.30 Uhr

Buchhaltung / Kasse:
 E-Mail: jaeger@taxi-muenchen.de

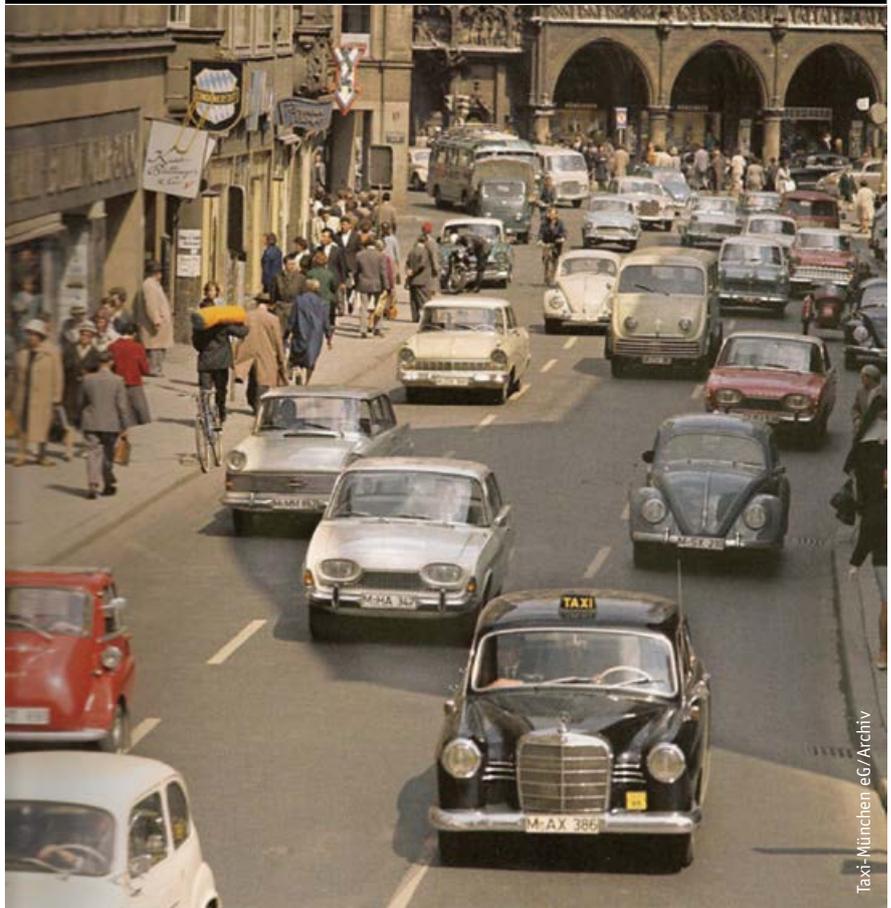
Schulungen / Lehrgänge:
 Unternehmerkurs
 Elke Choleva, Tel.: (089) 21 61-367
 E-Mail: choleva@taxi-muenchen.de

Taxischule:
 Infotelefon: (089) 21 61-333
 E-Mail: schule@taxi-muenchen.de
www.taxikurs-muenchen.de

Diese Ausgabe finden Sie auch im Internet:
www.taxi-muenchen.de

Titelmotiv: Formenreich/istockphoto

Impressum	02
Ausbildungstermine / Dezember 2017	02
→ Geschichte / Von den Anfängen bis zur Gegenwart	04



Was damals war / 1917 – Die Welt im Krieg	26
→ Glückwunsch / Die Partner gratulieren der Taxi-München eG	28
→ Satzung / Der Statut zum Zeitpunkt der Gründung	36
Wissenswertes / Die Geschichte der Deutschen Mark	40
Information / Untersuchung des deutschen Kraftdroschkengewerbes	41
Information / Taxiorganisationen in der Bundesrepublik	42
Landeshauptstadt München / Meilensteine	42

BÜRO AUF RÄDERN*

* Jedes Jahr bringen wir mehr
 als 72 Millionen Fahrgäste sicher
 zum Geschäftstermin.



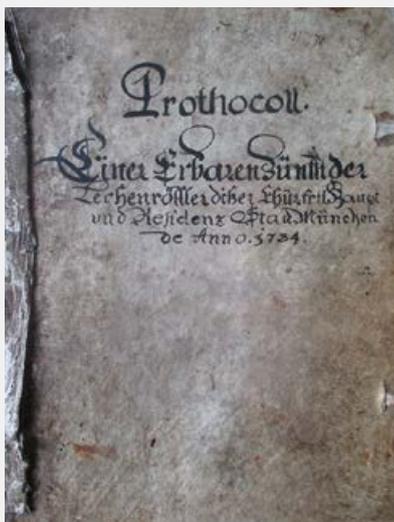
www.verlaesslich-ist-modern.taxi

VERLÄSSLICH
IST MODERN TAXI



→ VON DEN ANFÄNGEN BIS ZUR GEGENWART

Nach einer Verfügung aus dem Jahr 1734 erlaubte der Magistrat der Kurfürstlichen Haupt- und Residenzstadt München, dass jeder Lohnrössler unbegrenzt Pferde und Gefährte halten könne. Dagegen durften sich auswärtige Kutscher nur einen Tag lang in München aufhalten, ein längerer Einsatz war meldepflichtig. Die Gewerbeordnung erlaubte den hiesigen Kutschern, die fremden Kollegen aus der Stadt zu vertreiben, sollten Verstöße gegen die Meldepflicht vorliegen.



Darauffin organisierten sich die Lohnkutscher und gründeten im Jahr 1734 die „Ehrbare Zünfft der Lechenrössler“, eine Vorgängerorganisation der heutigen Taxi-München eG. Die Genossen unterstützten sich gegenseitig. Brauchte ein Lechenrössler mehr Pferde als vorhanden, konnte er diese von einem Kollegen ausleihen. Der Einsatz von nicht bei der Zunft registrierter Pferde wurde dagegen hart bestraft, mit einer Geldbuße von 30 Kreuzern. Die ersten Protokolle der Zunft beschäftigten sich hauptsächlich mit der Aufnahme neuer Genossen und deren Bezahlung einer Aufnahmegebühr in Höhe von vier Gulden. Die Zunftgerechtigkeit, also die Mitglied-

schaft, konnte nur vererbt, einem ausscheidenden Kutscherunternehmer abgekauft oder durch Heirat mit einem Lohnkutscher erworben werden. Von Beginn an gab es Strafen für unentschuldigtes Fernbleiben von Zunftversammlungen, später auch für verspätetes Erscheinen. Am 12. September 1734 verhängte der Vorstand deswegen eine Strafe in Höhe von zwölf Kreuzern gegen ein Mitglied, die auch mit einem halben Pfund Wachs abgegolten werden konnte.

1749

In München wurde 1749 der „Krankenunterstützungs- und Sterbeverein der Lohnkutschergehilfen“ von Zunftgenossen gegründet. Am 9. Februar 1804 trat die erste Fiakre-Ordnung in Kraft, die der Münchner Magistrat von der Stadt Salzburg abschrieb. Dort war unter anderem nachzulesen: „Der den Fiakre führt, soll des Fahrens wohl kundig, nüchtern, mannbar und anständigen Betragens seyn.“ Und weiter: „Der Fiakre, der auf dem Sammelplatz auf Wart steht, darf nie sagen: Dass er bestellt sey, sondern er muß mit dem ersten fahren, der ihn dingt, wenn es auch nur eine Person wäre.“ Die zuletzt genannte Vorschrift galt also schon beim ersten Oktoberfest im Jahr 1810.

1824

Mit Änderung der Verordnung am 19. Januar 1824 durften nur noch Fahrten im Umkreis von drei Poststunden durchgeführt

werden. Für Droschkenbeleuchtung konnten drei Kreuzer pro Viertelstunde zusätzlich erhoben werden. 60 Kreuzer waren ein Gulden, der gemessen an der Kaufkraft heute etwa einen Euro wert wäre. 1845 gab es 39 Zunftmitglieder. Im selben Jahr bescheinigte der Bürgermeister Steinsdorf dem Münchner Lohnkutschereigewerbe und besonders der Kutscherei des Franz-Xaver Krenkl treffliche Organisation und hervorragende Leistungsfähigkeit. 1854 wurden die Vorstädte Haidhausen, Au und Giesing eingemeindet. München hatte damit etwa 95.000 Einwohner. Ab 1856 bekam die Lohnkutscherwitwe Kunz über 15 Jahre Unterstützungleistungen von der Zunft. Der Droschkenunternehmer und Zunftgenosse Michael Zechmeister eröffnete 1861 ein Omnibusunternehmen, was zu erheblichem Streit unter den Mitgliedern führte. Die Pferdebusse verkehrten auf drei Linien und wurden von den Einheimischen auch „Groschenwagen“ genannt, nach dem Preis für eine einzelne Fahrt. Im Jahr 1864 gab es 85 Genossen mit über 200 Pferden. Zusammenhalt gab es im Falle des Fiaker-Inspektors Seuffert. Die Mitglieder beschlossen in der Versammlung vom 9. Januar 1867 alles zu unternehmen, um den wegen Bestechung ins Visier geratenen Inspektor von seinem Posten zu entfernen. Ab 1870 wurde die Innung in Form einer Genossenschaft fortgeführt. Die erste Generalversammlung der „Genossenschaft der hiesigen Lohnkutscher und öffentlichen Fuhrwerksbesitzer“ fand am 16. Januar 1870 statt. München hatte etwa 200.000

Einwohner. Viereinhalb Jahre später wurde mit Beschluss vom 22. August 1874 der Name der Genossenschaft wieder geändert. Die Mitgliederzahl wuchs bis 1874 auf 144 Unternehmer.

1876

Die Münchner Tagespresse feierte die erste „Trammway“ am 21. Oktober 1876 als herausragendes Ereignis. Das von Pferden gezogene Schienenverkehrsmittel und die damit verbundene Ausweitung von Trambahn- und Omnibuslinien im öffentlichen Dienste wurden von der „Innung der Lohnkutscher in München“ heftig kritisiert. Da half auch nicht, dass die Droschkenfahrer nun mit Erlaubnis der Fahrgäste auf dem Bock rauchen durften. Trotz Eingaben bei seiner Majestät Ludwig I. konnten weitere Trambahnverbindungen nicht verhindert werden. Die Bevölkerung hatte das „moderne Teufelszeug“ bereits als Teil des urbanen Lebens akzeptiert. Der Verdienst der Münchner Lechenrössler lag im Jahr 1889 bei 2,50 Mark pro Tag. Die Firma Westendorp und Pieper brachte 1890 das erste

robuste Taxameter auf den Markt: Ein mechanischer Fahrpreisanzeiger mit Zählwerk für Fahrpreis, Einschaltgebühr, Wartezeit und Zuschläge. Bislang wurde nur nach Zeit abgerechnet. 1892 spendete die Münchner Zunft 100 Mark an die Hamburger Kollegen, die durch die Cholera-Epidemie arg in Not geraten waren. In der Generalversammlung vom 8. Januar 1893 wurde die Aufwandsentschädigung für den Vorsitzenden von 100 auf 200 Mark pro Jahr erhöht, wegen der zeitraubenden „Thätigkeit“. Die Genossenschaft hatte 198 Mitglieder und das Automobil wurde erfunden.

1899

In der Landeshauptstadt Bayerns wurde 1899 weltweit die erste Fahrprüfung mit Ausgabe von Führerschein und Zulassungsnummer für Kraftfahrzeuge eingeführt. 480 Pferdedroschken waren in München um die Jahrhundertwende in Betrieb. Der Monatslohn eines Hilfsarbeiters lag 1900 bei 61 Mark, der eines Chemiarbeiters bei etwa 120 Mark. Ein Automobil zum Dienste im öffentlichen Fuhrwerk zuzulassen war



anfangs nicht leicht. Es musste eine Pferdedroschken Genehmigung erworben werden, für die rund 1.000 Mark fällig waren. Ein Benzinfahrzeug kostete 9.000, eine Elektrodroschke 11.000 Mark. Erfahrungen aus Berlin hatten zudem gezeigt, dass motorisierte Unternehmer nach Anschaffung oft nicht mehr in der Lage waren, die anfallenden Monatsraten oder die außer-



VC

Seit 1948

Versicherungsbüro
CRASSELT
GmbH

Ein gutes Gefühl inklusive.

100 JAHRE UND IMMER NOCH TAG UND NACHT UNTERWEGS.

Das Versicherungsbüro Crasselt gratuliert zum Jubiläum.



Kleindroschke (1903)



Droschkenkutscher (1906)

ordentlich hohen Reparaturkosten zu bezahlen. Bei den Motordroschken musste mit rund 10 % des Anschaffungspreises an Reparaturkosten pro Jahr gerechnet werden, bei Pferdekutschen nur mit 1%. In 1905 befanden sich in der kaiserlichen Reichshauptstadt bereits 400 der 700 Motordroschken unter Gerichtssiegel. Den Siegeszug des Automobils konnten die Probleme aber nicht verhindern.

1905

Bis Ende 1905 gelang es den Münchner Behörden alle Bewerber um Genehmigungen zum Betrieb von Motordroschken abzublocken. Unter Auflagen bekam am 13. Januar 1906 der erste Kraftdroschkenunternehmer die Erlaubnis. Auf Einladung unternahm Bürgermeister Dr. von Borscht eine motorisierte Rundfahrt durch die Stadt. Es dauerte aber nicht lange, bis die Münchner Lohnkutscherinnung von der Polizei auf erhebliche Überschreitungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h hingewiesen wurde. Ferner wurde beobachtet, dass die Lenker von Kraftdroschken beim Einbiegen in Straßen den vorgeschriebenen Bogen nicht genügend ausfahren. Die Motorisierung des Münchner Taxi-gewerbes ging gemächlich voran. Noch in 1906 wurde eine Gesellschaft mit 22 Kraftdroschken eingerichtet. 1909 waren von den Motorfahrzeugen nur noch zwölf in Betrieb. 1912 brach die Gesellschaft zusammen. Ähnlich erging es der Gesellschaft für Elektromobildroschken des Grafen Pappenheim und seiner Mitgesellschafter, unter

denen sich u. a. der Gründer des Deutschen Museums, Oskar von Miller, befand. Die Gesellschaft startete 1908 mit 10 Elektrofahrzeugen und wurde lebhaft begrüßt, weil die Droschken ruhiger und leiser fuhren, als die stinkenden Benzinkutschen. Wegen der schweren Aggregate und des hohen Eigengewichts war der Wirkungskreis aber auf 60 bis 70 Kilometer eingeschränkt. Die Fahrzeuge blieben oft liegen, zum Spott der Pferdedroschkenbesitzer. 1913 stellte die Firma den Betrieb ein.

Am 7. Februar 1908 war Fräulein Schnell die erste Berufs-Chauffeuse in München, die das Droschkenfahren trotz ihres Namens bald wieder aufgab. Ihre Arbeitskleidung bestand aus Kostüm, Automantel und blauweißer Mütze mit dem Abzeichen der Münchener Automobildroschkengesellschaft. Die Pferdedroschken waren 1910 mit 286 immer noch in der Überzahl zu 194 Kraftfahrzeugen. Insgesamt waren 1.303 Automobile in München gemeldet. 1914 gab es neben 425 motorisierten Droschken noch 56 Pferdekutschen. Ein Dollar war für 4,20 Mark zu haben. Der erste Weltkrieg begann und das Gewerbe stand vor unübersehbaren Beschaffungsschwierigkeiten. Es mangelte buchstäblich an allem. Der Magistrat der Haupt- und Residenzstadt München teilte den Droschkenunternehmern für ihre Pferde wenigstens Heu zu. Dabei tauchte allerdings das Problem auf, dass kein gemeinsamer Lager- und Verteilplatz vorhanden war. Die Beschaffung von Kraftstoffen, Reifen und Ölen, im Besonderen aber die mangelnde Kreditwürdigkeit der Droschkenunternehmer bei den Banken, war ein eminenter Hemmschuh für die Weiterentwicklung. Wegen der rasanten Geldentwertung und den damit verbundenen finanziellen Schwierigkeiten sah sich das Münchner Droschkengewerbe gezwungen, eine gemeinsame Wirtschaftsorganisation zu gründen. Die Lohnkutscherinnung mit ihrem Büro in der Jägerstraße und die Innung des Kraftdroschkengewerbes mit Sitz in der Prannerstraße waren einzeln nicht mehr in der Lage, die Aufgaben zu bewältigen.

1917

So wurde am 7. November 1917 die „Einkaufsgenossenschaft der Kraft- und Pferdedroschkenbesitzer Münchens eGmbH“ von zwölf Unternehmern gegründet. Mit der Einlage von 500 Goldmark pro Gründungsmitglied, rund fünf Jahresmieten für eine Zweizimmerwohnung, sollte eine gewerbe-eigene Heuverteilstelle errichtet wer-

den, die zentral gelegen und für alle leicht erreichbar war. Vorstand und Aufsichtsrat setzten sich aus Vorstandsmitgliedern beider Innungen zusammen. Zum geschäftsführenden Vorstand der Genossenschaft wurde Herr Josef Huber bestimmt, stellvertretender Vorsitzender der Lohnkutscherinnung. Der erste Vorsitzende, Herr Josef Ostermaier, war im Felde. Einvernehmen bestand darüber, dass sämtliche Wahlen nur für die Dauer des Krieges Gültigkeit haben sollten. Bereits vier Wochen nach Gründung konnte das 58. Mitglied begrüßt werden. Ende 1917 war eine Papiermark nur etwa 45 % einer Goldmark wert. Für einen Dollar mussten inzwischen 9,33 Papiermark hingebältert werden.

1918

Die Versammlung am 22. Juni 1918 im Gasthof „Zum Bögner“ im Tal besuchten 52 der 148 Mitglieder. Im Vorfeld beschäftigten sich Vorstand und Aufsichtsrat der Genossenschaft mit dem Erwerb eines Lagerplatzes, der aber erst 1921 zustande kam. Nach einem tödlichen Anschlag auf den Ministerpräsidenten Kurt Eisner geriet der von ihm ausgerufene Freistaat Bayern am 21. Februar 1919 in die Krise. Eine am gleichen Tag abgehaltene Aufsichtsrats- und Vorstandssitzung der Genossenschaft musste abgebrochen werden. Es herrschte Belagerungszustand. Die zweite Mitgliederversammlung vom 30. März 1919 im „Höger-Bräu“ wählte den zurückgekehrten Vorsitzenden der Lohnkutscherinnung, Josef Ostermaier, zum Vorsitzenden. Trotz der Wirren der Räterepublik waren 173 Mitglieder anwesend. 1919 waren in München nur noch 712 Automobile registriert.

1920

1920 waren wieder 88 Pferdedroschken und lediglich 392 Kraftdroschken unterwegs. Vorstand und Aufsichtsrat waren überwiegend mit Beschaffungsmaßnahmen beschäftigt. Am 4. und 5. November 1920 wurde über den Ankauf von Auto- und Pferdedroschkenautomaten, Wegbereiter des heutigen Rufsäulensystems, sowie einer Taxameterwerkstätte zum Gesamtpreis von 342.700 Mark verhandelt. Wegen der Hyperinflation war ein Dollar inzwischen 81,25 Papiermark wert. Ab dem 12. Mai 1921 wurden in München die angeschafften Telefonautomaten aufgestellt. Mehr als 150 Anwesen mussten in Augenschein genommen werden, bevor am 11. August 1921 das Gelände der Utschneiderstraße 11 (heute Nr. 6) in den Besitz der „Einkaufs-



Utzschneiderstraße (1923)

genossenschaft der Kraft- und Pferdroschkenbesitzer Münchens e.G.m.b.H.“ übergang. Zum 1. Juli 1925 waren 2.886 Krafträder und Personenkraftwagen in der Landeshauptstadt zugelassen.



Josef Ostermaier, rechts (1923)

1928

In den folgenden Jahren gewann die Genossenschaft durch ständige Ausweitung des Geschäftsbetriebes an Bedeutung. 1928 wurden bundesweit Fahrtrichtungsanzeiger an Automobilen zur Pflicht und Droschkenrichtlinien aufgestellt. Die Generalversammlung vom 20. April 1928 stellte fest, dass das Genossenschaftsanwesen Utzschneiderstraße 11 zu klein war und beschloss den Zukauf des angrenzenden Grundstücks Utzschneiderstraße 12 (heute Nr. 8). Wegen der nur noch geringen Anzahl von Pferdroschken wurde am 20. April 1929 der Name in „Ein- und Verkaufsgenossenschaft für das Droschken-

gewerbe München e.G.m.b.H.“ geändert. Gemäß eines am 1. November 1929 in Kraft getretenen Tarifvertrages bekamen angestellte Droschkenfahrer in München zwei Mark pro Tag und 17% der Einnahmen. Die tägliche Einsatzzeit lag bei 12 Stunden mit einer einstündigen Pause. Alle 14 Tage musste ein freier Tag mit mindestens 24 Stunden gewährt werden. Der Urlaubsanspruch betrug drei Tage pro Jahr, konnte aber je nach Betriebszugehörigkeit auf sechs Tage anwachsen.

1930

Ab 1930 verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation des Gewerbes enorm. Die Arbeitslosenversicherung wurde angehoben und die zum 1. Mai 1930 eingeführte Mineralölsteuer verteuerte den Kraftstoff spürbar. Die Genossenschaft hatte rund 300 Mitglieder. Zu Beginn des Jahres 1932 unterschlug eine Mitarbeiterin den damals horrenden Betrag von 13.065 Mark. Im gleichen Jahr ging die Brandenburger Versicherung in Konkurs, bei der nahezu alle Münchner Droschken versichert waren. Wegen der miserablen Wirtschaftslage

WIR GRATULIEREN ZU 100 JAHREN TAXI IN MÜNCHEN

Danke für Ihren Einsatz und die langjährige Partnerschaft.



Messe München



Connecting Global Competence

trat die Verordnung über geteiltes Fahren in Kraft: Taxis mit gerader Ordnungsnummer durften sich nur an geraden Kalendertagen bereithalten, die mit ungerader Nummer an den anderen Tagen. Die Folge war ein reger Tauschhandel mit Ordnungsnummern, da Unternehmer zu allem Unglück auch noch zwei gerade oder zwei ungerade Droschkenkonzessionen besaßen. Durch einen Wechsel konnten diese Unternehmer wenigstens an jedem Kalendertag mit einem Fahrzeug fahren.

1933

Nach der Machtergreifung der Nazis am 30. Januar 1933 leitete der Vorsitzende Josef Ostermaier, Gewerberat und Mitglied des Stadtrates für die Bayerische Volkspartei, noch die Vorstandssitzung im Februar. Vorstandsmitglied Bast teilte im Rahmen der Sitzung vom 27. März 1933 unerwartet mit, der erste Vorsitzende Ostermaier sei, durch die politischen Verhältnisse bedingt, schwer erkrankt. Sein Aufenthaltsort sei nicht zu erfahren. Das Gerücht hielt sich hartnäckig, dass Josef Ostermaier am 20. Februar beim Überqueren des königlichen Platzes (heute: Königsplatz) festgenommen und in Schutzhaft genommen worden sei. Ein Schreiben der obersten Leitung der Betriebszellenorganisation der NSDAP wurde anschließend verlesen.

Daraus ging hervor, dass die Polizeidirektion aufgefordert wurde, in Zukunft in Sachen Taxiregelung, Konzessionierung und Organisationsablauf in der Partei rückzufragen und Richtlinien einzuholen hatte. Zur Vorstands- und Aufsichtsrats-sitzung am 5. April 1933 erschien Ostermaier und führte überraschend aus, dass seit Bildung der neuen Regierung die Pflicht bestünde, diese zu unterstützen. In der Sitzung der Vorstände von Innung und Genossenschaft im „Höger-Bräu“ am 7. April 1933 erklärte Herr Josef Ostermaier den Rücktritt von seinen Ämtern und bat die Verbliebenen in seinem Geiste weiterzuarbeiten. Um sieben Uhr abends verließ er den Saal. Alle Anwesenden erhoben sich still von ihren Plätzen. Die Schikanen gingen weiter. Seine politischen Gegner veranlassten Ende 1933 den Ausschluss aus der Genossenschaft. Am 22. Oktober 1935 wurde Ostermaier auch die Ausübung des Kraftdroschken-gewerbes untersagt.

1937

Die Bezeichnung der Genossenschaft wurde erneut geändert. Seit dem 24. November 1937 trat sie als „Genossenschaft der Münchner Droschkenunternehmer eGmbH“ auf. Im dritten Reich spielten Stadtrundfahrten mit Taxis eine erhebliche Rolle.

Das Droschken-gewerbe der sogenannten Hauptstadt der Bewegung mit seinen rund 500 Wagen führte Stadtrundfahrten mit zwei Personen für sieben Reichsmark durch, für drei Personen wurden neun und für vier oder fünf Personen 11 Reichsmark verlangt. Fernfahrten in die Umgebung Münchens, z. B. nach Schloss Herrenchiemsee, kosteten zehn Reichsmark pro Fahrgast, allerdings mit dem Zusatz: „Die Preise verstehen sich bei fünf Personen“. 28 Standplätze waren damals mit Rufsäulen ausgestattet. Ein Mercedes-Benz 170 V wurde für 3.750 Reichsmark angeboten, was dem Umsatz einer Droschke in einem halben Jahr entsprach.

1939

Am 4. Juli 1939 wurde der stramme Parteigenosse Engelbert Schneider, Innungsvorsitzender und Ortsfachgruppenleiter in München, als geschäftsführender Vorstand der Genossenschaft bestellt. Die Haftpflichtversicherung sowie die Fahrzeuguntersuchung in regelmäßigen Abständen traten am 7. November 1939 in Kraft.

In der Generalversammlung vom 2. Oktober 1941 rechtfertigte Parteimitglied Schneider den Überfall der deutschen Wehrmacht auf die Sowjetunion am 22. Juni: „Die Bolschewisten standen drohend und schwerbewaffnet an unserer Grenze. Die heldenhafte Wehrmacht hat die Gefahr abgewendet, noch bevor sich die russische Dampfwalze in Bewegung setzen konnte.“ Mit dem Hinweis, dass jeder einzelne seinen Beitrag leisten müsste, beschwerte sich Schneider über die zahlreichen Gesuche aus dem Gewerbe um Befreiung der Dienstverpflichtung. Münchner Droschkenfahrer mit Lastwagenführerschein waren zum Arbeitseinsatz in der Rüstungsindustrie verpflichtet worden: „Ein Ehrendienst an der Nation“, so der Parteigenosse.

Um Fachkräfte zu bekommen wurden Droschken mit mehr als 15 Liter Verbrauch aus dem Verkehr gezogen und die Führerscheine der Besitzer und Fahrer einfach umgeschrieben. Bis Mitte 1943 verwaltete Schneider die Geschäfte mehr schlecht als recht. Ab dem 17. Juni 1943 verzichteten die Mitglieder auf das Ritual, die Generalversammlung mit einem „dreifachen Siegheil auf Führer und Vaterland“ zu beschließen. Bis zum Kriegsende wurden nur noch vier Sitzungen von Vorstand und Aufsichtsrat und keine Generalversammlung mehr abgehalten. Die Genossenschaft bewegte sich in den zwölf Jahren des 1.000-jährigen Reiches, wie das übrige Wirtschaftsleben, auf den absoluten Nullpunkt zu.



Anteilschein (1935)

KFZ-Sachverständigenbüro Ing. Obermaier

Ing. Jakob Obermaier: 0171 - 8 71 23 50
öffentlich bestellt und vereidigt von der HWK Obb.
für das Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk
zertifiziert nach DIN EN 17024

Wolfgang Maschenbauer: 0173 - 9 76 29 36
zertifiziert nach DIN EN 17024

Wilhelm-Hale-Str. 55, 80639 München, Tel.: 089 - 13 29 17

über
30 Jahre
Erfahrung

Wenn's gekracht hat...



...kein Risiko eingehen!

Touran Taxi Wochen.



Nur solange der Vorrat reicht.

Touran Trendline 2.0 TDI SCR, 81 kW (110 PS), 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, DSG

Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 5,6/außerorts 4,3/kombiniert 4,7/CO₂-Emissionen, g/km: kombiniert 124.

Ausstattung: 7-Sitzer, Gepäckraumklappe mit elektrischer Öffnung und Schließung, Geschwindigkeitsregelanlage inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer, Nebelscheinwerfer und Abbiegelicht, Parklenkassistent „Park Assist“ inkl. ParkPilot, Scheibenwaschdüsen vorn automatisch beheizt, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Seitenscheiben hinten und Heckscheibe abgedunkelt, zu 65 % abgedunkelt, Vordersitze beheizbar, Warnleuchte für Waschwasserstand, LED-TAXI-Dachzeichen (Fa. Hale) ohne stillem Alarm, Lederlenkrad, Radio „Composition Media“, Taxi-Mietwagen-Sitzpaket Kunstleder, 2 Kindersitze mit Seitenhalt und Seitenkopfstütze, Sitzbezüge in Kunstleder, Vorbereitung für Taxameter, USB-Schnittstelle und Multimediabuchse AUX-IN u. v. m.

Das Finanzierungsbeispiel basiert auf einer unbegrenzten jährlichen Fahrleistung.

Hauspreis (brutto): 20.649,00 €

inkl. Überführungskosten

inkl. Umweltprämie (inkl. MwSt.): 6.000,00 €¹

Anzahlung: 3.400,00 €

Nettodarlehensbetrag: 17.249,00 €

Sollzinssatz (gebunden) p. a.: 1,97 %

Effektiver Jahreszins: 1,99 %

Laufzeit: 48 Monate

Schlussrate: 0,00 €

Gesamtbetrag: 21.352,00 €

48 mtl. Finanzierungsraten à 374,00 €^{1,2}

¹ Im Aktionszeitraum vom 08.08.2017 bis 31.12.2017 erhalten Sie beim Erwerb (Kauf, Leasing, Finanzierung) eines ausgewählten Fahrzeugmodells der Marke Volkswagen Pkw und nachgewiesener Verwertung Ihres Diesel-Pkw-Altfahrzeugs (Schadstoffklasse Euro 1-4) eine modellabhängige Umweltprämie. Das Angebot gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer. Das zu verschrottende Altfahrzeug muss zum Zeitpunkt der Neufahrzeugbestellung mindestens 6 Monate auf Sie zugelassen sein und bis spätestens einen Kalendermonat nach Zulassung des Neufahrzeugs durch einen zertifizierten Verwerter verschrottet werden. Nähere Informationen erhalten Sie unter www.volkswagenbank.de und bei uns. ² Ein Angebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig, für die wir als ungebundener Vermittler gemeinsam mit dem Kunden die für die Finanzierung nötigen Vertragsunterlagen zusammenstellen. Das Angebot gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer mit Ausnahme von Sonderkunden für ausgewählte Modelle. Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Abbildung zeigt Sonderausstattungen gegen Mehrpreis.



Volkswagen

MAHAG

MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München

Schleibingerstr. 12-16, 81669 München

www.mahag.de
taxi@mahag.de

Ihre Ansprechpartner:



Bernd Obkirchner
Tel. 089 / 48001-166



Johannes Huber
Tel. 089 / 48001-578

1945

Am 7. Juni 1945, also einen Monat nach dem Zusammenbruch, traten Vorstand und Aufsichtsrat wieder vollzählig zusammen. Auch der Gewerberat Josef Ostermaier war erschienen und teilte mit, dass er von den Siegermächten als kommissarischer Leiter



Taxi (1945)

der Innung bestellt sei. In der Vorstand- und Aufsichtsratssitzung vom 8. Juli 1945 wurde einstimmig der Beschluss vom 7. November 1933 aufgehoben, mit dem das Mitglied Ostermaier ausgeschlossen worden war. Er übernahm wieder die Leitung als geschäftsführender Vorstand der Genossenschaft.

Ein harter Wiederaufbau begann. Die genossenschaftlichen Anwesen waren teilweise erheblich bombengeschädigt. Nur wenige Droschkenunternehmer verfügten noch über eigene Fahrzeuge. Josef Ostermaier schlug vor, Frauen als angehende Droschkenunternehmer zu bevorzugen, denn viele von ihnen hatten ihre Männer im Krieg verloren und verfügten über keinerlei Einkommen. Die Wiedereinführung der Pferdroschken wurde diskutiert, aber abgelehnt. Am Sonntag, 30. Dezember 1945, fand in der Gaststätte „Markthof“ in Schwabing die erste Mitgliederversammlung der Nachkriegszeit statt. Der Vorsitzende Ostermaier beantragte Mittel zur Wiederherstellung der bombengeschädigten Häuser. Darüber hinaus wurde der Vorstand beauftragt, Klarheit über die Bezahlung der Münchner Kraftdroschken zu schaffen, die in Nürnberg anlässlich der Kriegsverbrecherprozesse eingesetzt wurden. In der folgenden Aufsichtsratssitzung wurde Josef Ostermaier einstimmig ermächtigt, bei den Stadtpfarrern von Heilig Geist und Sankt Peter vorzusprechen, um den von den Nazis verbotenen Jahresgottesdienst wieder auf-

zunehmen. Man wählte die Heilig-Geist-Kirche als die für den Sitz der Genossenschaft zuständige Pfarrkirche.

1946

Am 5. Dezember 1946 wurde der Bayerische Landesverband für das Droschken- und



Taxi (1947)

Mietautogewerbe gegründet, dessen Vorsitzender Herr Josef Ostermaier wurde. Zur Einberufung musste die Genehmigung der amerikanischen Militärregierung eingeholt werden. Über 400 Unternehmer aus ganz Bayern nahmen an der Gründungsversammlung teil. Die Eintrittsgebühr betrug 20 Reichsmark, der Monatsbeitrag zwei Reichsmark für das erste sowie eine Mark für jedes weitere Fahrzeug. In der ersten Hälfte des nächsten Jahres nahmen die Gewerbevertreter in der britischen und amerikanischen Besatzungszone Kontakt miteinander auf. In der 2. Jahreshauptversammlung in 1947 musste die junge Satzung wieder geändert werden, da Pferdroschkenbesitzer um Aufnahme und Repräsentanz im Landesverband nachsuchten. In Hamburg wurde die Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr (AGP) als bundesdeutscher Gesamtverband gegründet. Der Landesverband Bayerischer Droschken- und Mietauto-unternehmer e.V. trat am 22. Oktober 1947 bei. Josef Ostermaier übernahm kurz darauf den Vorsitz der AGP. Am 25. November 1947 gab es intensive Gespräche mit dem Münchner Taxiunternehmer Sixt über die Einrichtung bzw. Ausweitung des Export-Taxidienstes (ET). Bis Dezember 1947 sollten insgesamt 200 Wagen zur Beförderung von Militärpersonen und Angehörigen der Besatzungsmacht zur Verfügung stehen. Sixt bot der Genossenschaft die Übernahme des Betriebes an, die dann aber nicht erfolgte. In derselben Sitzung wurden Übergriffe des Roten Kreuzes bekannt, das sich

in die gewerbliche Personenbeförderung einmischte.

1948

1948 betrieben die 492 Mitglieder der Genossenschaft rund 600 Taxis in München. Es wurden Lehrgänge zum Erwerb des Droschkenführerscheines abgehalten. Im August spitzte sich die Auseinandersetzung zwischen dem Gewerbe und dem Bayerischen Roten Kreuz derart zu, dass man von gesetzwidrigen Zuständen im Krankentransportwesen sprach. Eine Vorsprache bei der juristischen Abteilung des Verkehrsministeriums wurde notwendig. Die Verweigerung von Fahrten innerhalb des Münchner Stadtgebiets nahm deutlich zu. Der Vorsitzende Ostermaier verurteilte diese Entwicklung und schlug vor, in leichteren Fällen den Unternehmer mit Benzinenzug zu belegen. In krassen Fällen sollte zeitweise der Führerschein bzw. die Konzession entzogen werden.

1949

Im Januar 1949 kam es zur Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages mit Herrn Sixt als Betreiber des Export-Taxidienstes in Südbayern. Über den Landesverband wurde Herrn Kußberger die Abwicklung des Export-Taxidienstes für Nordbayern zugestanden. Als in der Nacht vom 26. auf den 27. Oktober 1949 der Droschkenbesitzer Sebastian Dünzl, Taxi 496, ermordet wurde, hatte Josef Ostermaier eine Aussprache im Polizeipräsidium mit Polizeidirektor Herrmann und Herrn Wenzl von der Kriminalabteilung. In der Sitzung der Vorstände aller Gewerbeorganisationen vom 16. November 1949 wurde daraufhin der Einbau der sogenannten Münchner Trennwand, einer Halbscheibe hinter dem Fahrer, und einer Alarmanlage in die Fahrzeuge besprochen. Die Maßnahmen dienten der Sicherheit, denn Auseinandersetzungen waren an der Tagesordnung. Es lagen Berichte von 64 Überfällen vor, von denen 53 von Angehörigen der Besatzungsmacht und nur 10 von Zivilpersonen verübt wurden. Am 24. November 1949 fand im „Augustiner-Keller“ eine Protestversammlung statt, zu der Vertreter deutscher Behörden, der Militärregierung, des Landtages und des Stadtrates sowie von Presse und Rundfunk einschließlich Gewerbe geladen waren. Mit der Kundgebung protestierte das Gewerbe gegen die gefährliche Untergrabung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, besonders im Droschkengewerbe. Von den erschienenen Unternehmern und Fahrern konnten über

60 Prozent von Unstimmigkeiten mit Fahrgästen berichten, die glimpflich mit Bedrohungen endeten, in den meisten Fällen aber zu Schlägereien führten.

1950

In der Generalversammlung vom 23. August 1950 konnte der Vorstand über die Absicht eines Grundstückserwerbs in Schwabing für annähernd 80.000 DM berichten. Zur Finanzierung beschloss die Mitgliederversammlung die Genossenschaftsanteile zu erhöhen. Am 15. November 1951 wurde der Beschluss zur Bebauung des neuen Anwesens Markt-/Haimhauserstraße mit einem Tankstellen- und Reparaturbetrieb gefasst. Schriftführer war Josef Kuffer, der noch in der gleichen Versammlung in den Aufsichtsrat gewählt wurde. Die Zeiten waren hart. Einheimische fuhren nur zu Hochzeiten, Beerdigungen oder ins Krankenhaus mit dem Taxi. Für einen Dollar bekam man wieder 4,50 DM. Große Empörung herrschte wegen der Umstellung der Fahrzeughersteller auf fünfsitzige Autos. Diese „Kanonen“ würden nicht dem Bedarf entsprechen. Der

Tankstellenbetrieb in der Marktstraße konnte am 1. Juni 1953 eröffnet werden.

1954

Die Auseinandersetzungen zwischen dem Gewerbe und dem Bayerischen Roten Kreuz gipfelten in einer langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzung. In einem Vergleich verpflichtete sich das BRK am 14. Januar 1954, den gewerbsmäßigen Transport von gesunden Personen zu unterlassen. Im Gegenzug versprach das Taxigewerbe, auf den Transport von liegenden Kranken und von Personen mit ansteckenden Krankheiten zu verzichten. Nur in Notfällen waren dem Gewerbe diese Transporte erlaubt. Der Export-Taxidienst für die amerikanischen Besatzungskräfte wurde 1955 eingestellt. Der Münchner Taxiunternehmer Sixt hatte sich aber zwischenzeitlich mit einer 1951 gegründeten Autovermietung ein florierendes Geschäft aufgebaut. Am 23. Januar 1956 fand in der Gaststätte „Markthof“ die Gründungsversammlung der Vereinigung Münchner Kraftdroschken- und Mietautounternehmen (später Taxivereini-

gung) statt. Josef Ostermaier wurde zum ersten und Josef Kuffer zum zweiten Vorsitzenden gewählt. Am 31. Januar 1956 legte Josef Ostermaier, inzwischen über 78 Jahre alt, den Vorsitz der AGP nieder. Im April erhielt er für sein Engagement das Bundesverdienstkreuz.

1956

Das Geschäftsjahr 1956 war in München von Verhandlungen über den geplanten Kauf eines Grundstückes in der Baaderstraße und der damit verbundenen Erhöhung der Genossenschaftsanteile beherrscht. Die Räume in der Utzschneiderstraße reichten für die Genossenschaft bei weitem nicht mehr aus. Bei einem Überfall an der Gaststätte „Blaues Röhl“ auf den Fahrer der Münchner Droschke 436 zog dieser seine Pistole und schoss dem Angreifer durch den Hut, worauf dieser flüchtete. Josef Ostermaier trat Anfang 1957 als Vorstand der Münchner Genossenschaft zurück. Er war 36 Jahre für das Gewerbe tätig gewesen. Das Urgestein des Taxigewerbes war bis zuletzt voller Tatendrang. So wurden in

Die FVO Versicherungsmakler GmbH & Co. KG gratuliert der Taxi-München eG recht herzlich zum 100-jährigen Bestehen und wünscht allen Mitgliedern weiterhin gute und sichere Fahrt.



TAXIVERSICHERUNG: GÜNSTIGE TARIFE VOM SPEZIALISTEN!

Wir bieten Ihnen für Taxen und Mietwagen:

- ✓ Exklusive Sondertarife für Einzel- und Mehrwagenbetriebe
- ✓ Vergleich verschiedener Flottenversicherungen
- ✓ Sondereinstufungen für Neueinsteiger
- ✓ Rechtsschutz- und Betriebshaftpflichtkonzepte
- ✓ Taxi-Schutzbrief inkl. Leistung für Leih taxi

Geme erstellen wir Ihnen kostenlos und unverbindlich Ihr persönliches Angebot.

☎ 089 / 58 90 96 70



Carl-Zeiss-Str. 49 | 85521 Riemerling/Ottobrunn
Website www.taxiversicherungen-deutschland.de
E-Mail info@fvo-finanz.de
Telefon 089 / 58 90 96 70

seinem letzten Jahr die Bedienung am Flughafen München-Riem mit Taxis über einen Droschkenwarteplatz beschlossen und die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Zentrale diskutiert. Nach einigen Auseinandersetzungen um die Nachfolge übernahm Josef Kuffer am 7. März 1957 die Geschäfte. Die Führung der Taxivereinigung war bereits an ihn übergegangen. Am 23. April 1957 wurde Kuffer auch als Vorsitzender des Landesverbandes gewählt. Die neue Autogeneration verbrauchte nur noch 13 bis 14 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, nicht mehr 17 Liter. Der Rückgang an den genossenschaftseigenen Tankstellen war spürbar. Andere Geschäftsfelder waren gefragt. Josef Kuffer unterstützte die Einrichtung der Telefonzentrale tatkräftig. Noch in 1957 wurde der Umbau sämtlicher Erdgeschossräume im Anwesen Utzschneiderstraße 6 und 8 in Angriff genommen. Die Kosten dafür betragen 33.400 DM, was zur damaligen Zeit dem Wert eines Einfamilienhauses entsprach. Der Kaufpreis für eine Telefonanlage wurde mit 57.303 DM, die Montagekosten mit circa 9.000 DM und die jährliche Wartungsgebühr mit 3.997 DM veranschlagt. Die Investitionen waren nicht unumstritten. München überschritt am 15. Dezember 1957 die Eine-Million-Einwohner-Grenze.

1958

In der Sitzung vom 22. April 1958 konnte Joseph Kuffer über die Einführung eines Taxi-Dachschildes berichten, das der Unternehmer Winderle einige Wochen versuchsweise auf seinem Taxi angebracht hatte. Insgesamt wurde diese Kennzeichnung befürwortet. Die Eröffnung der Telefonzentrale in München erfolgte am Montag, 28. April 1958, um 9.30 Uhr. Anwesend waren Vertreter des Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, der Regierung von Oberbayern, der Stadt, der Post, der Firma Siemens und der Industrie- und Handelskammer sowie Presse und Rundfunk. Die angenommenen Aufträge wurden über die Telefonautomaten an den Standplätzen in die Fahrzeuge vermittelt. Bereits Ende 1958 bemühte sich die Münchner Genossenschaft um eine Funkfrequenz, für die aber mindestens zehn Fahrzeuge notwendig waren. Es wurde überwiegend die Auffassung vertreten, dass Funk nur eine geringe wirtschaftliche Rolle spielen könne. Schließlich erklärten sich einige Aufsichtsratsmitglieder zur Teilnahme bereit. Mitte April 1959 konnte der erste Sender installiert und der Funksprechverkehr aufgenommen werden. Sofort traten massive Wider-

stände gegen die technische Neuerung auf den Plan. Manche Mitglieder sahen in dieser Vermittlung das Ende der Genossenschaft kommen. Kaum eine Sitzung verging, in der die Neuerung nicht beklagt wurde. Dem Fortschritt geschuldet, wurde der Name in „Autoruf Genossenschaft der Münchner Taxiunternehmer eGmbH“ geändert. Noch im gleichen Jahr konnte der Kauf des Grundstückes in der Corneliusstraße zum Preis von 210.000 DM beschlossen werden. Der PKW-Bestand in München nahm in den Jahren 1950 bis 1959 jährlich im Durchschnitt um etwa 20% zu.

1960

Im Mai 1960 traten die ersten Auseinandersetzungen mit der Call-Car-Gesellschaft auf. Pfortner diverser Münchner Kliniken beauftragten ausschließlich diese Fahrzeuge. Im Zuge einer Überprüfung der Taxiflotte im Frühjahr 1960 wurden 418 der vorgefahrenen Fahrzeuge als sehr gut bewertet. 186 galten als gut und lediglich 49 bekamen nur ein ausreichend zugesprochen. Am 8. Juni 1960 urteilte das Bundesverfassungsgericht, dass Taxigenehmigungen nur dann nicht erteilt werden dürfen, wenn die Interessen des öffentlichen Verkehrs gefährdet sind. Gleichzeitig trat eine neue Berufszugangsverordnung in Kraft. Wegen des Urteils lagen in München im September 1960 bereits 869 Anträge auf neue Verkehrsgenehmigungen vor. Am 31. Oktober gab Josef Kuffer in einer gemeinsamen Sitzung bekannt, dass 132 Anträge in Bearbeitung und 35 Neugenehmigungen bereits erteilt seien, so dass in München 730 der 1.480 bayerischen Taxis zugelassen waren. Kuffer beruhigte mit dem Bericht, dass das Amt für Öffentliche Ordnung nicht gewillt sei, mehr als 100 Neugenehmigungen zu erteilen. Tatsächlich beschloss der Stadtrat am 15. Dezember 1960 eine Zulassung auf maximal 850 Taxis. Im Anschluss sollte das vom Bundesverfassungsgericht geforderte Gutachten über die Funktionsfähigkeit erstellt werden. Der Geschäftsanteil der Genossenschaft wurde von 600 auf 1.000 DM erhöht. Betreffend der neu eingeführten Taxidachleuchte wurde Zurückhaltung empfohlen, da die Ausführungsbestimmungen zur BOKraft noch ausstünden. Am 27. Dezember 1960 verlas Josef Kuffer ein Dankeschreiben des Oberbürgermeisters Vogel. Er sprach seine Anerkennung dafür aus, dass sich das Münchner Taxigewerbe bereit erklärt hatte, zu der Trauerfeier für die Opfer des Flugzeugabsturzes an der Theresienwiese 92 Fahrzeuge abzustellen.



Hochzeitstaxi (1960)

1961

Josef Ostermaier verstarb am 23. Januar 1961. Der Gründer der heutigen Genossenschaft wurde am 10. Dezember 1877 geboren und erhielt die Zulassung zur Leitung öffentlicher Fuhrwerke am 11. August 1905. Er hatte zwei Weltkriege überlebt und war seinen Ansichten immer treu geblieben. Das Gewerbe hatte einen großen Verlust hinzunehmen und verabschiedete Ostermaier mit einem Trauerzug, der die Stadt teilweise lahmlegte. 1961 wurde das erste Taxi mit einer schusssicheren Trennscheibe zwischen Vordersitzen und der hinteren Sitzbank vorgestellt. In München waren 844 Taxikonzessionen zugelassen. Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen am 26. Mai 1961 im „Amberger Hof“ ein genossenschaftliches Mitteilungsorgan unter dem Namen TAXIKURIER einzuführen. Die erste Auflage umfasste 900 Exemplare und hatte acht Inserenten. Am 11. Dezember 1961 berichtete Josef Kuffer über einen Prozess bezüglich der Erteilung von Neugenehmigungen, den die Stadt verlor. In Folge wurden viele Fahrer selbständig, so dass ein Mangel an angestellten Arbeitskräften entstand. Innerhalb kurzer Zeit stieg der Lohn des Fahrpersonals von bisher 18% auf 33% des Umsatzes. Die Auseinandersetzung mit der Firma Call-Car wurde gerichtlich mit einstweiligen Verfügungen betrieben. Die Genossenschaft bot allen Großkunden Direktleitungen zur Zentrale an, um die Bestellung von Taxis zu vereinfachen.

1962

Am 25. Mai 1962 konnte in der Corneliusstraße die 2. genossenschaftseigene Tankstelle in Betrieb genommen werden. Zusatzeinnahmen brachten 24 Wohnungen, die auf dem Gelände vermietet wurden. In der ersten Sitzung von Vorstand und



Hauptbahnhof (1961)

Aufsichtsrat des Jahres 1963 beantragten nicht weniger als 91 Neukonzessionäre und Übernehmer die Aufnahme in die Münchner Genossenschaft. Auch in Bayern war die Zahl der zugelassenen Taxis innerhalb von zwei Jahren um 32% auf 1.955 gestiegen. In der Sitzung vom 19. Februar 1963, also kurz nach Fertigstellung des Anwesens in der Corneliusstraße, nahm der Münchner Vorstand den Kauf des Grundstückes Engelhardstraße 6 in Angriff. Der damalige Direktor des Genossenschaftsverbandes, Herr Dietzel, unterstützte den Vorstand



Engelhardstraße (1965)

nach Kräften. Der Kauf des heutigen Stammhauses in der Engelhardstraße wurde von den Mitgliedern in der außerordentlichen Generalversammlung vom 6. März 1963 beschlossen.

1965

Josef Kuffer verfolgte den Ausbau der genossenschaftseigenen Anwesen konsequent. Am 15. November 1965 konnte die dritte Tankstelle mit Autowaschstraße in der Engelhardstraße eröffnet werden. Das Vordergebäude wurde an die Oberpostdirektion München vermietet. Die rasante Ausweitung der technischen Betriebe und des Immobilienbesitzes ging mit der explosionsartigen Aufstockung der Zahl von Taxikonzessionen einher. Ende 1966 waren in München 2.995 Taxis zugelassen, ein Plus von mehr als 2.000 Fahrzeugen in

gerade einmal sechs Jahren. Der Sättigungsgrad war erreicht. Der Konkurrenzkampf mit den Funkmietwagen-Zusammenschlüssen erledigte sich von selbst, da viele dieser Unternehmer eigene Taxigenehmigungen beantragten und erhielten.

1967

Dagegen ging die Schlacht gegen die Trennwandverordnung vorerst verloren. Der Einbau wurde 1967 Pflicht. Die Panzerglasscheibe zwischen Fahrer und Passagier musste ständig geschlossen sein, was in den damaligen Fahrzeugen ohne Klimaanlage einen erheblichen Komfortverlust für die Fahrgäste bedeutete. Groß gewachsene Fahrer konnten den Sitz nicht weit genug verstellen, die Verständigung wurde erschwert und Fahrgäste wurden bei Vollbremsungen wegen fehlender Sicherheitsgurte verletzt. Die Nachrüstung der Fahrzeuge kostete bis zu 800 DM. Das Münchner Taxigewerbe beehrte auf. Im Bayerischen Landtag wurde eine Resolution übergeben. Die Genossenschaft lud zu ihrem 50-jährigen Bestehen am 29. Oktober 1967 in den großen Festsaal der „Mathäuser-Bierhallen“ ein. Im gleichen Jahr ergab

HALE[®]
electronic

Die Zukunft im Taxi

www.hale.at

Die Firma HALE electronic gratuliert der Taxi-München eG zum 100jährigen Bestehen. Wir freuen uns auf viele weitere Jahre der guten Kooperation.

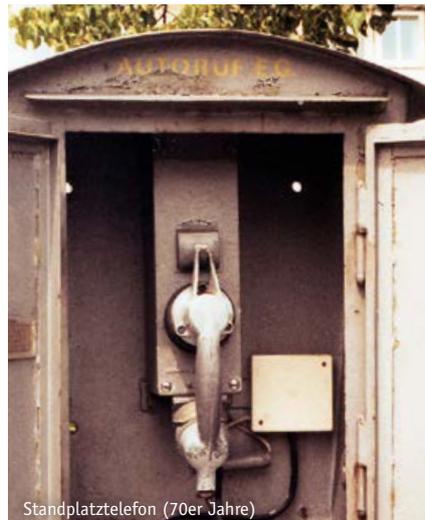


Taxikurier (1967)

eine statistische Verkehrserhebung, dass etwa 15% der am Flughafen Riem ankommenden Reisenden das Taxi nutzten, mit dem öffentlichen Linienverkehr circa 35% und die Hälfte der Fluggäste mit dem eigenen PKW fuhren. Ein Ford 17 M mit Taxiausrüstung war für 8.360 DM erhältlich. Das OLG Hamm entschied, dass Mietwagen keine Fahrgäste „auf der Straße auflesen“ dürfen. In Anerkennung seiner erfolgreichen Tätigkeit wurde Herr Josef Kuffer am 17. November 1967 einstimmig zum Präsidenten des Bundesverbandes des Deutschen Personengewerbes e.V. (heute Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.) gewählt.

1968

Der Streit um die ungeliebte Trennscheibe ging in die nächste Runde. Teilweise waren Pressemeldungen im Umlauf mit dem Titel: „Der Tod im Nacken“. Eine weitere Verfassungsklage wurde eingereicht. Am 5. Juli 1968 fand in München eine Protestfahrt mit rund 1.000 Taxis in der Innenstadt statt. Der Bundestag befasste sich am 28. November 1968 mit dem Thema, am 20. Juni 1969 beschloss er, die Vorschrift in eine Kann-Bestimmung umzuwandeln. Im gleichen Jahr wurde auch die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Mietwagenfahrer eingeführt. Die Genossenschaft baute den Funkverkehr aus. Ab 1970 erteilte die Landeshauptstadt mit Blick auf die Olympischen Spiele mehr als 500 zusätzliche Taxigenehmigungen. Mit jeder Hitzeperiode gab es Diskussionen über die Taxifarbe. Die schwarzen Wagen heizten sich stark auf. Ab 18. Dezember 1970 konnten Taxis auch in der Farbe Hellelfenbein zugelassen werden. 1971 erschienen die ersten „gelben“ Fahrzeuge auf der



Standplatztelefon (70er Jahre)

Straße. Zu Beginn der Olympischen Spiele am 26. August 1972 war die höchste Konzessionsnummer 3520 in München. Die Wettkämpfe wurden zu einer großen Enttäuschung für das Gewerbe. Es konnten keine Mehreinnahmen erzielt werden, teilweise war von einem Rückgang von mehr als 20% der Einnahmen die Rede. Fahrdienste mit Hunderten von PKW, gesteuert von Bundeswehrangehörigen, und eine Vielzahl von Omnibussen übernahmen die Beförderung der Besucher. Im September 1972 hatte die Münchner Autoruf eG 900 Funkteilnehmer. Es musste eindringlich auf Funkdisziplin hingewiesen werden, da immer wieder mutwillige Störungen vorlagen. Die Genossenschaft prüfte den Einsatz von Kennungsgebern in den Fahrzeugen. Im Oktober 1972 beschwerte sich Taxifahrer Alfred Huber in der Vermittlungszentrale über die Auftragsvergabe. Der damalige Funkdienststellenleiter Kurt Hetzel meinte zu dem Studenten: „Wenn’s moana, Sie kannntn ‘s bessa, dann nehman’s gleich Blotz.“ (Hochdeutsch: Wenn Sie meinen, Sie könnten es besser, dann setzen Sie sich gleich hin). Aus den zwei Stunden Arbeit an diesem Donnerstagabend wurden letztendlich 42 Jahre, die Alfred Huber für die Genossenschaft tätig war. Die Nichterfüllung der Beförderungspflicht wurde von der Behörde mit 50 Mark Geldbuße geahndet.

1973

In der Nacht vom 3. auf 4. April 1973 wurde die Fahrerin des Taxis 2896 überfallen. Ein Hilferuf über Funk konnte nicht gehört werden, da die Kanäle durch private Gespräche der Taxifahrer gestört waren. Die Ölkrise erreichte das Gewerbe. Die Fördermengen wurden gedrosselt, die Genossen-

schaftstankstellen konnten nicht mehr beliefert werden. Im Mai galt der Münchner Unternehmer Franz Maindl mit 85 Jahren als Deutschlands ältester Taxifahrer. Die Fahrerlöhne stiegen im ersten Halbjahr 1973 auf 45% vom Umsatz. In der ordentlichen Generalversammlung vom 24. Juli 1973 wurde Herr Max Herzinger in den Aufsichtsrat der Genossenschaft gewählt. Am 17. Oktober 1973 fand im „Augustinerkeller“ eine Versammlung für Funkteilnehmer statt. Hintergrund war die Einführung des Kennungsgebers. Von den mittlerweile 1.000 Unternehmern mit Funk erschienen gerade einmal 80 Mitglieder. Herr Kuffer berichtete über die Erfahrungen aus anderen Städten. In der Sitzung von Vorstand und Aufsichtsrat vom 19. Dezember 1973 wurde schließlich der Beschluss zur Einführung des Selektivrufs im Funkverkehr gefasst. Die Genossenschaft vermittelte 1973 in München insgesamt 891.448 Fahrtaufträge, davon 496.084 über Funk und den Rest über die Rufsäulen, die an 102 Standplätzen installiert waren. Zum Ende des Jahres gab es in Bayern 5.105 Taxis, eine



Taxameter (1973)

Zunahme um 3.625 Fahrzeuge oder 345% in 13 Jahren.

Am 1. Mai 1974 wurde in Deutschland weltweit erstmals ein Punktesystem für Verkehrsverstöße eingeführt. Die Taxivereinigung konnte vermelden, dass der Taxi-stand am Flughafen Riem endlich in die „1. Reihe“ verlegt werden konnte. Bei der Genossenschaft tauchten immer mehr gefälschte Auftragscheine auf, die zur Auszahlung kamen. Es entstand ein erheblicher Schaden. In der ordentlichen Generalversammlung vom 29. Oktober 1974 musste der Vorstand erstmals seit Kriegsende ein negatives Geschäftsergebnis in Höhe von 150.000 DM vermelden. Die Mitglieder beschlossen, sämtliche Unternehmer mit mehr als drei Taxis aus der Genossenschaft auszuschließen, wie dies in der etwas überholten Satzung auch vorgeschrieben war. In weiser Voraussicht drohte der Vorstand

unter Josef Kuffer den über 100 betroffenen Unternehmern den Ausschluss nur an. So konnten sie Rechtsmittel in Anspruch nehmen, was gleichzeitig spätere Regressansprüche vermeiden würde. Der BGH wies den Rechtsstreit, der sich über drei Jahre hinzog, zurück an das Oberlandesgericht München. Das verpflichtete die Genossenschaft, alle Münchner Unternehmen mit einer Genehmigung zum Taxiverkehr unabhängig von ihrer Größe aufzunehmen.

1975

Wegen der Fehlbeträge fasste der Vorstand der Genossenschaft in der Sitzung vom 10. Januar 1975 den Beschluss über eine Gebührenerhöhung. Pro Fahrzeug war für Funk, Telefon und Standplatznutzung eine Pauschale in Höhe von 495,80 DM netto jährlich inklusive der Werbekosten fällig. Nach einigen Verzögerungen konnte 1975 endlich begonnen werden, den Funkverkehr über Kennungsgeber zu steuern. Die Teilnehmer blieben nicht mehr anonym, mit Auftasten wurde die Ordnungsnummer des Taxis übertragen. Die Zahl der Münchner Funkfahrzeuge ging daraufhin auf 750 zurück. In der ordentlichen Generalversamm-

lung vom 15. September 1975 wurde Herr Hans Meißner in den Aufsichtsrat gewählt. Der geschäftsführende Vorstand Josef Kuffer erhielt den Bayerischen Verdienstorden. Zu Jahresbeginn 1976 trat die allgemeine Anschnallpflicht auf den Vordersitzen in Kraft, die aber nicht für Taxifahrer während der Fahrgastbeförderung galt. Ab Januar 1976 beauftragte der ADAC die Genossenschaft mit der Durchführung von Starthilfen. In der Generalversammlung vom 13. Oktober 1976 wurde Herr Max Herzinger in den Vorstand der Genossenschaft berufen. Zum Jahresende gab es nur noch 94 Telefonrufsäulen in München.

1977

In Bezug auf die gefälschten Auftragscheine gab es am 31. Januar 1977 vor dem Amtsgericht München eine Verhandlung, in der sich herausstellte, dass der Beklagte nicht einmal einen gültigen Personenbeförderungsschein besaß. Wegen fortgesetzten Betrugs und Urkundenfälschung verurteilte ihn das Gericht zu eineinhalb Jahren ohne Bewährung. Die wegen Einführung des Kennungsgebers verlorenen Fahrzeuge kehrten zurück. Im

Februar 1977 gab es wieder 1.157 Funkteilnehmer. Das Vorstandsmitglied Herzinger übernahm die undankbare Aufgabe, eine neue Funkdienstordnung zu erstellen, die nach kontroverser Diskussion am 11. Juli 1978 beschlossen wurde. In diesem Jahr kostete die Teilnahme an den Leistungen der Genossenschaft 585,80 DM zzgl. 12 % MwSt. pro Jahr und Fahrzeug. Am 4. September 1977 wurden in München die ersten 400 Taxis mit Außenwerbung versehen. Für jedes beklebte Fahrzeug erhielten die Unternehmer einen monatlichen Obolus in Höhe von 100 DM inklusive Mehrwertsteuer.

1978

Ab 1. Oktober 1978 mussten angehende Unternehmer einen Fachkundenachweis erbringen, um eine Verkehrsgenehmigung zu erhalten. Die Sache hatte einen Haken: Es gab keine Prüfungen. Die Durchführungsverordnung trat erst am 1. April 1979 in Kraft. Der Bayerische Landesverband begann im Januar 1979 mit den bis heute stattfindenden Unternehmerschulungen. Laut Bundesverband wurden 1979 deutschlandweit rund 268 Mio. Fahrgäste von

Volkswagen Zentrum München Schleibingerstraße



Volkswagen



Wir gratulieren der Taxi-München eG zum 100-jährigen Jubiläum
und freuen uns weiterhin auf eine gute Zusammenarbeit.

MAHAG
Automobilhandel und Service
Service GmbH & Co. oHG

Volkswagen Zentrum München
Schleibingerstraße 12-16
81669 München

Tel: 089 / 48 001 - 0
taxi@mahag.de
www.mahag.de

35.450 Taxis befördert. In der Münchner Genossenschaft nahm im Dezember eine neue Telefon- und Vermittlungsanlage den Dienst auf. Herr Alfred Huber wurde stellvertretender Leiter der Funkdienststelle.

1980

In der ordentlichen Generalversammlung vom 10. Juli 1980 wurde die Erhöhung des Eintrittsgeldes von 800 auf 2.000 DM beschlossen. Die 10-jährige Übergangsfrist zur Umstellung auf die Taxifarbe Hellelfenbein endete am 1. September 1980. In der Gaststätte „Salvator Keller“ fand am 21. Oktober 1980 eine weitere Generalversammlung mit nur einem Tagesordnungspunkt statt. Wegen des vom Gericht aufgehobenen Verbots zur Teilnahme an den genossenschaftlichen Leistungen mit mehr als drei Fahrzeugen war eine Satzungsänderung notwendig. Versammlungsleiter war der am 17. Juli 1980 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählte Hans Meißner. Die erforderliche Mehrheit für die Änderung konnte erneut nicht gefunden werden.

1981

1981 wurde Josef Kuffer, Vorsitzender des Landesverbandes bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmer sowie Präsident des Bundesverbandes, durch Ministerpräsident Franz Joseph Strauß mit dem Bayerischen Verdienstorden ausgezeichnet.



Josef Kuffer, Franz Joseph Strauß (1981)

In der Generalversammlung vom 24. Juni 1981 kam es zum Eklat. Der turnusgemäß zur Wahl stehende Aufsichtsratsvorsitzende und Versammlungsleiter Hans Meißner wurde mit nur einer Stimme Unterschied nicht mehr in den Aufsichtsrat gewählt. Zum 31.12.1981 gab es 1.948 Funktaxis. Insgesamt waren 3.117 Fahrzeuge der Genossenschaft angeschlossen. 98 Telefonrutsäulen waren im Stadtgebiet an den Halteplätzen aufgebaut, von denen innerhalb eines Jahres drei Stück umgefahren wurden.

1982

In Deutschland stagnierte die wirtschaftliche Entwicklung. Die Fahraufträge gingen 1982 in München um 25% zurück. Im Mai wurde die erste Telefonrutsäule der neuesten Generation mit außenliegendem Freisprecher an Goetheplatz aufgestellt – von den hiesigen Taxifahrern als „Pilz“ bezeichnet. Im gleichen Monat, am 13. Mai 1982, wurde Herr Hans Meißner zum 2. Vorsitzenden der Taxivereinerung gewählt. Daraufhin traten der Vorsitzende, Herr Walter Funk, und vier weitere Vorstandsmitglieder zurück. Einen Monat später, am 23. Juni 1982, wurde Herr Hans Meißner mit deutlichem Zuspruch wieder in den Aufsichtsrat der Münchner Taxigenossenschaft und kurz darauf auch zu dessen Vorsitzendem gewählt. Am gleichen Tag konnte die Klage eines Mitgliedbetriebes gegen den eingeleiteten Mehrwagenzuschlag gewonnen werden. Am 5. Dezember 1982 beschloss der Deutsche Bundestag die 5. Novelle zum Personenbeförderungsgesetz. Josef Kuffer konnte im Dezember ein Doppeljubiläum feiern: Er wurde 65 Jahre alt und leitete die Münchner Taxigenossenschaft seit 25 Jahren als geschäftsführender Vorstand.

1983

Dem schlechten Geschäft geschuldet gingen die Anträge auf neue Taxigenehmigungen in München deutlich zurück. Allein im



Max Herzinger, Hans Meißner (1985)

1. Halbjahr 1983 verzichteten über 100 Bewerber auf ihre Vormerkung. Für eine Beförderungsverweigerung wurde inzwischen ein Bußgeld zwischen 100 und 250 Mark fällig. In 1983 musste ein erneuter Rückgang der Fahraufträge um 11% verzeichnet werden. Der Unternehmer des Taxis 2247, Herr Praml, gab ungeachtet der schlechten Geschäftslage im Herbst 1983 eine gefundene Geldbörse mit 350 DM zurück. Am 3. November 1983 wurde ein Münchner Taxiunternehmer verurteilt, der in mindestens einem Fall Patienten einer

Dialysestation mit dem Wohnmobil befördert hatte. Kläger war die Taxivereinerung unter Herrn Hans Meißner. Den Vorsitz hatte er Mitte 1983 übernommen.

1985

Das Jahr 1985 begann mit einer Kostenexplosion. Das Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen hatte Kfz-Haftpflichttarife mit einer Steigerung von über 40% genehmigt. In der Genossenschaftsversammlung vom 26. Juni 1985 konnte im fünften Anlauf endlich der unglückliche Satzungsbestandteil über Ausschluss und Aufnahme von Mitgliedern mit mehr als drei Taxis abgeändert werden. Gleichzeitig wurde das genossenschaftliche Eintrittsgeld von 2.000 auf 3.500 DM erhöht. Für die Auftragsvermittlung waren inzwischen vier Funkkanäle nötig. Am 21. November 1985 legte Herr Josef Kuffer sein Amt als Vorsitzender des Bayerischen Landesverbandes nach 27 Jahren nieder. Sein Nachfolger wurde der stellvertretende Vorsitzende des Landesverbandes, Herr Hans Meißner.

1986

1986 informierte sich Vorstandsmitglied Max Herzinger über den neusten Stand der Vermittlungstechnik bei der Nürnberger Taxigenossenschaft. In München waren über 2.200 Taxis am Funk angeschlossen. Pro Jahr erhielten diese rund 1,2 Millionen Aufträge. Die seit Jahren vorgetragene Kritik über zu wenige Taxistellflächen am Flughafen München-Riem wurde nach Umbaumaßnahmen gegenstandslos. Nach Willen des Betreibers sollten die Kosten für diese Umbaumaßnahmen vom Taxigewerbe getragen werden. Oberbürgermeister Georg Kronawitter schaltete sich ein: Die Kosten trug die Flughafengesellschaft. Seit 1. Juli 1986 gab es Bußgelder, wenn sich Fahrgäste auf Rücksitzen nicht anschnallten. München hatte die größte Taxidichte aller Großstädte Deutschlands. Die Genossenschaft musste ein negatives Betriebsergebnis von 287.000 DM hinnehmen, das überwiegend durch die Tankstellen verursacht wurde.

1987

Am 27. Juli 1987, kurz vor Vollendung seines 70. Lebensjahres, trat Josef Kuffer in den Ruhestand. Die Generalversammlung bedankte sich bei Herrn Kuffer für seine engagierte Arbeit und die erbrachten Leistungen für das Taxigewerbe mit langanhaltendem Applaus. Ihm war es gelungen, auf

das Erbe seines Vorgängers aufzubauen, durch unternehmerisch mutige Entscheidungen die Genossenschaft zu stärken und durch Weitsicht und Integrationskraft die Einheit des Münchner Taxigewerbes zu wahren. Im Verlauf der Versammlung wurde der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende Hans Meißner mit großer Mehrheit in den Vorstand gewählt, während Kuffer in den Aufsichtsrat wechselte. Der Prüfverband kritisierte die steigenden Verluste aus den Tankstellenbetrieben. Über 2.300 Funktaxis waren bei der Genossenschaft angeschlossen. Der bargeldlose Zahlungsverkehr nahm um 50% zu. Nach langer Diskussion wurde in der Sitzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Genossenschaft am 1. Dezember 1987 der Beschluss gefasst, das Grundstück Markt-/Ecke Haimhauserstraße mit einem Wohn- und Geschäftshaus zu bebauen. Pro Taxi wurde bei der Genossenschaft eine jährliche Vermittlungsgebühr in Höhe von 960 DM netto fällig, ohne Mehrwagenszuschlag und ohne Rabatt. Die Haftpflichtversicherung für Taxis kostete 1987 bei einem Beitragssatz von 100% und jährlicher Zahlungsweise stolze 3.500 DM. Neue Dachzeichen auf Magnetträgern waren für 140 DM plus Mehrwertsteuer erhältlich.

1988

Am 1. Februar 1988 führte die Stadt den kommunalen Parküberwachungsdienst ein. In Bezug auf zugeparkte Taxistandplätze wurde Besserung erwartet. In zwei Fällen verhängte die Münchner Ordnungsbehörde Bußgelder von jeweils 2.000 DM wegen Beförderungsverweigerung. Insgesamt mussten 26 Fälle in einem Jahr geahndet werden. Wegen der Strukturreform im Gesundheitswesen gab es eine Sternfahrt nach Bonn. Kritisiert wurden die dem Taxigewerbe weggefallenen Krankenfahrten. Am 23. März 1988 stellte der Vorsitzende der Taxivereinerung, Herr Hans Meißner, nach sechsjähriger Tätigkeit sein Amt zur Verfügung. Grund war die hohe Belastung als geschäftsführender Vorstand der Genossenschaft und Vorsitzender des Bayerischen Landesverbandes. Das Münchner Taxiunternehmen Mayer feierte sein 100-jähriges Bestehen. Die Familie betrieb das Geschäft somit bereits in vierter Generation.

Mit der veränderten Marktlage sah sich die Genossenschaft gezwungen, die defizitären Tankstellenbetriebe nach und nach zu schließen. Aus den Bedürfnissen der

1950er und 1960er Jahre heraus gebaut, entsprachen diese nicht mehr den Anforderungen. Im April 1988 wurde der Standort Marktstraße aufgelassen, um Platz für eine Neubebauung zu schaffen. Die Generalversammlung vom 20. Juli 1988 beschloss die Namensänderung in „Taxi-München eG“, unter dem die Münchner Taxigenossenschaft bis heute auftritt. Herr Josef Kuffer übernahm den Vorsitz im Aufsichtsrat. In der außerordentlichen Generalversammlung vom 13. Oktober 1988 erhoben sich alle Anwesenden von ihren Plätzen, um den verstorbenen Ministerpräsidenten Franz-Josef Strauß zu ehren. Die gleiche Versammlung beschloss die Erhöhung des Geschäftsanteils von 1.200 auf 2.000 Deutsche Mark. Am Ende des Jahres 1988 tauchten bei der Genossenschaft erste Fehlbeträge auf, die trotz intensiver Bemühungen nicht nachvollzogen werden konnten. Gemeinsam mit Herrn Richard Jäger aus der Buchhaltung deckte Vorstandsmitglied Hans Meißner am Sonntag 2. Juli 1989 die Ursache der verschwundenen Gelder auf: Angestellte fälschten Rechnungen in großem Stil. Es wurde umgehend Strafanzeige gestellt. In der Generalversammlung vom 17. Juli 1989 wurde Herr

100 Jahre Taxi-München eG

Ich gratuliere der Taxi-München eG zu Ihrem einhundertjährigen Jubiläum und danke für die langjährige angenehme Zusammenarbeit.

Mit den besten Wünschen für die Zukunft

Dr. Hans Bake v. Bakin

Erst- und Verlängerungsuntersuchung Taxi-Mietwagen-Lkw-Bus

- Mo-Fr: 8-12 Uhr
Mo, Di, Do: 15-19 Uhr und nach Vereinbarung
- telefonische Terminvergabe möglich
- einfaches und unkompliziertes Verfahren



Tassilostr. 23, 85609 Aschheim
Tel.: 089/37065690
Mobil 0172/6523805
e-mail: bakebakin@gmx.de

Reinhard Zielinski in den Aufsichtsrat gewählt. Zum Ende der 80er Jahre waren in München erstmals mehr als 500.000 PKW zugelassen.

1990

Im Mai 1990 konnte das Wohn- und Geschäftshaus Markt-/Ecke Haimhauserstr. mit über 70 Tiefgaragenplätzen fertig gestellt werden. Sofort waren alle 43 Wohneinheiten, sechs Ladengeschäfte und ein Teil der Gewerberäume vermietet und brachten Mehreinnahmen für die Genossenschaft. In der Generalversammlung vom 26. Juni 1990 berichtete Vorstandsmitglied Herzinger über notwendige Investitionen in die Technik. Die 64. Rufsäule der neuen Generation war in Betrieb. In der Zentrale wurde die Zettelwirtschaft auf eine EDV-gestützte Vermittlung umgestellt. Fehlfahrten wegen undeutlicher Schrift gehörten damit der Vergangenheit an. In dieser Sitzung teilte Herr Josef Kuffer den Anwesenden mit, dass er für weitere Aufgaben nicht mehr zur Verfügung stehe. Der ehemalige geschäftsführende Vorstand stellte sich nicht zur Wiederwahl und schied nach 3-jähriger Tätigkeit auch aus dem Aufsichtsrat aus. Max Herzinger hielt eine umfassende Laudatio und dankte Josef Kuffer für seine Verdienste für das München, das Bayerische und Bundesdeutsche Taxigewerbe. Einstimmig wurde Herr Josef Kuffer zum Ehrenaufsichtsratsvorsitzenden der Genossenschaft ernannt.

1991

Seit 1. Mai 1991 galt eine neue Berufszugangsverordnung. Die Taxistiftung Deutschland wurde in Stuttgart gegründet. In der Zentrale der Münchner Genossenschaft löste Herr Alfred Huber den langjährigen Funkdienststellenleiter Kurt Hetzel ab, der in den Ruhestand ging. Mit Unterstützung der Taxi-München eG wurde die Dresdner Taxigenossenschaft erstmalig mit Funk ausgestattet. Ein Sprechfunkgerät der Marke Grundig war damals zum Vorzugspreis von 1.385 DM plus Mehrwertsteuer erhältlich. Die Europäische Gemeinschaft (EG) bemühte sich, die Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Dafür wurden in mehreren Programmen Mittel in mehrstelliger Millionenhöhe vergeben. Auf Grund negativer Betriebsergebnisse musste im Oktober 1991 auch in der Corneliusstraße die Tankstelle geschlossen werden. Das über sieben Jahrzehnte verfolgte Ziel der Münchner Taxigenossenschaft, optimale Dienstleistungen bei minimalem Aufwand zu erbringen,

muss bis in die heutige Zeit unter anderen Voraussetzungen erfüllt werden. Herr Hans Meißner wurde Vizepräsident im Bundes-Zentralverband der Deutschen Personenverkehrsunternehmer mit PKW e.V. (heute: Deutscher Taxi- und Mietwagenverband).

1992

Am 17. Mai 1992 konnte der Flughafen München II, heute Flughafen Franz-Josef-Strauß, im Erdinger Moos eingeweiht werden. Im Einvernehmen mit der zuständigen Ordnungsbehörde durften sich Münchner Taxis dort bereithalten. Für die Auftragsvermittlung musste ein eigener Funkkanal installiert werden. Die Zahl der Fahrten von und zum neuen Flughafen ging seit der Eröffnung aber um 25 % zurück. Die 1989 aufgedeckten Betrugsfälle führten am 7. Mai 1992 zu einer Verurteilung der Haupttäterin: Zwei Jahre und vier Monate ohne Bewährung. Eine Umstellung bei der Telekom verursachte erhebliche Störungen im Rufsäulensystem. Vorstandsmitglied Max Herzinger ließ sich mit einem anwesenden Mitarbeiter verbinden, der auch nach 45 Minuten Dauerläuten nicht abhob. Am 13. November 1992 fand eine bescheidene Feier anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Taxi-München eG im „Pschorr-Keller“ statt. Ende des Jahres 1992 hatte die Genossenschaft 2.140 Mitglieder.

1993

1993 gewann der Streit mit den Hilfsorganisationen wieder an Fahrt. Als Vorsitzender des Bayerischen Landesverbandes nahm Hans Meißner den Fehdehandschuh auf. Das genossenschaftliche Verwaltungsgebäude in der Engelhardstraße wurde Mitte des Jahres um ein Stockwerk erhöht. Die Kosten betragen 1,4 Mio. DM. Im gleichen Jahr konnte das benachbarte, an das Betriebsgelände angrenzende Grundstück, günstig erworben werden. In der Generalversammlung vom 29. Juni 1993 wurden Stimmen laut, die eine Umstellung der Vermittlungstechnik auf digitaler Basis forderten. Eine Erhebung zeigte, dass am neuen Flughafen nur noch 30 % ein Taxi nutzen, im Vergleich zu den Taxifahrten vom ehemaligen Standort in München Riem. Wegen eines vom Hotel Sheraton durchgeführten Shuttle-Services zum Flughafen blieb der am Hotel befindliche Taxistand tagelang verwaist. Zwischen 20. und 29. November 1993 wurden bei 15 bestellten Taxis die Scheiben eingeschlagen und die Geldbörsen entwendet, während das Fahrpersonal

an der Haustür klingelte. In enger Zusammenarbeit mit der Polizei konnten die Täter am 1. Dezember dingfest gemacht werden. Der Rädelsführer war Sohn eines Münchner Taxiunternehmers. Die Pflicht zur Abgasuntersuchung für Dieselfahrzeuge trat am 1. Dezember 1993 in Kraft.

1994

1994 scheiterte die Einführung des Sameltaxis zum Flughafen. Der kalkulierte Idealzustand, drei bis vier Fahrgäste mit wenig Gepäck, trat zu selten auf. Das Bayerische Staatsministerium des Innern begleitete ein Schiedsverfahren mit dem Bayerischen Roten Kreuz. Gegen den Malteser Hilfsdienst wurden vom Landesverband unter Hans Meißner mehrere Klagen eingereicht. Degressive Taxitarife wurden erstmals angedacht. Am 21. Juni 1994 konnte die Vermittlungszentrale der Taxi-München eG von der Utzschneiderstraße in den 2. Stock des Verwaltungsgebäudes Engelhardstraße verlegt werden. 1995 suchte eine Welle der Gewalt das deutsche Taxigewerbe heim. In den ersten vier Monaten des Jahres mussten bereits acht Kollegen im Fahrdienst ihr Leben lassen. Der technische Fortschritt bei den Mobiltelefonen begünstigte eine direkte Akquise von Kunden durch Unternehmer und Fahrer. Am 31. Mai 1995 wurde Herr Hans Meißner zum Präsidenten des Bundeszentralverbandes Personenverkehr mit PKW (BZP) gewählt.

1996

In der Genossenschaftsversammlung vom 26. Juni 1996 wurde über den Beschluss von Vorstand und Aufsichtsrat berichtet, zukünftig verstärkt gewerbepolitische Aufgaben zu übernehmen. Im September kündigte die Kassenärztliche Vereinigung Bayern (KVB) den Vertrag über die Durchführung des ärztlichen Notfalldienstes. Seit 1. November 1996 gab es das „Bahntaxi“: Zugreisende sollten in Sammelfahrten kostengünstig von und zu Bahnhöfen transportiert werden. Anfang 1997 meinte ein Münchner Kollege: „Ich fahre jetzt seit 30 Jahren und mir geht's seit 30 Jahren gleichmäßig schlecht.“ Eine Wirtschaftskrisenrezession führte zu miserablen Geschäften und langen Wartezeiten. In mehreren Fällen wurden Rufsäulen geöffnet und alle Kabel abgezwickelt. Die Genossenschaft setzte eine Belohnung von 1.000 DM aus. Insgesamt gab es 110 Standplatztelefone mit rund 160 Anschlüssen. Wegen Mietausfällen und erhöhten Kosten entstand

der Genossenschaft 1997 ein Jahresfehlbetrag von über 1 Mio. Mark. Die Vermittlungsgebühren mussten nach neun Jahren um 27% erhöht werden. Eine zweite Vermittlungszentrale entstand in München. Zum Schulbeginn 1997 erhielt die Genossenschaft den Zuschlag der Landeshauptstadt München für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

1998

Am 1. Januar 1998 trat im Taxiverkehr die bis heute unglückliche Kindersicherungspflicht in Kraft. Die Messe München GmbH nahm am 12. Februar 1998 den Betrieb am neuen Standort, dem ehemaligen Flughafengelände in Riem, auf. Unter Federführung von Hans Meißner konnte die Genossenschaft die Disposition und Durchführung von Personalfahrten für die Münchner Verkehrsbetriebe gewinnen. In der Generalversammlung vom 24. Juni 1998 kritisierten Mitglieder die zum Anfang des Jahres in Kraft getretene Bearbeitungsgebühr im bargeldlosen Zahlungsverkehr von 5% brutto vom Fahrpreis.

1999

Die Nutzungsverträge für die Bereitstellung von Taxis auf Bahngrund gingen ab dem 1. Januar 1999 auf die Münchner Genossenschaft über. Der Euroführerschein wurde bundesweit eingeführt. Wegen erheblicher Verzögerung bei der Ausgabe mussten viele Kollegen unfreiwillige Auszeiten nehmen. Das neue Dokument war Voraussetzung für die Verlängerung oder Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung. Im Münchner Stadtteil Neuperlach gab es Ende 1999 mehrere Diebstähle von Taxigeldtaschen. Die Täter lockten die Fahrer mit Anrufen an der Rufsäule aus dem Auto, griffen schnell zu und machten sich eilig davon. Das „Bahntaxi“ wurde wieder eingestellt. Kostendeckend wären zwei Fahrgäste pro Tour gewesen, was nur bei 30% aller Beförderungen gelang.

2000

Nach kurzer Krankheit verstarb am 5. März 2000 völlig unerwartet Josef Kuffer mit 82 Jahren. Das Taxigewerbe verabschiedete

den am 15. Dezember 1917 geborenen Münchner mit einer riesigen Trauergemeinde. Für Fahrzeugwerbung wurden 100 DM plus Mehrwertsteuer geboten. Zur Erinnerung: 23 Jahre früher gab es 100 DM inklusive MwSt. Der Bayerische Landesverband unter Hans Meißner veranstaltete am 21. November 2000 einen „Taxi-Infotag“, der ganz der Einführung von bargeldlosen Zahlungen über das Mobiltelefon gewidmet war. Der Rohertrag der genossenschaftseigenen Tankstelle in der Engelhardstraße ging im Vergleich zum Vorjahr um 223.000 DM zurück.

2001

Am 1. Januar 2001 trat eine neue Berufszugangsverordnung in Kraft, wesentliche Änderung war die Einführung der Fallstudie. Die Generalversammlung legte am 28. Juni 2001 das Eintrittsgeld auf 2.000 Euro fest, mit Wirkung ab dem Kalenderjahr 2002. Nachdem im Geschäftsjahr 2001 erneut erhebliche Verluste im Tankstellen- und Werkstattbereich auftraten, beschloss der Vorstand der

Taxiverleih München

Wir helfen sofort und unbürokratisch!



Die Situation ist Ihnen sicher bestens bekannt: Gerade wenn das Geschäft einigermaßen läuft, geht das Taxi kaputt - Verkehrsunfall, Getriebe- oder Motorschaden, die Elektronik streikt, oder was auch immer. Meist trifft einen zwar selbst keine Schuld, trotzdem hat man jede Menge Ärger und Unannehmlichkeiten. Festfahrten gehen verloren oder müssen an Kollegen abgegeben werden, Probleme mit Stammkunden oder Fahrern, die weiterbeschäftigt werden wollen, Streit mit der Versicherung um den meist ohnehin zu niedrigen Verdienstausschlag. Mit einem Leih taxi lassen sich diese und weitere Probleme relativ leicht in den Griff bekommen.

- ✘ Wir sind 24 Stunden für Sie erreichbar - (auch an Sonn-/Feiertagen, Wochenende).
- ✘ Ihr Ersatztaxi steht binnen kürzester Zeit für Sie bereit bzw. wird bei Ihnen angeliefert.

- ✘ Selbstverständlich sind sowohl Funk als auch Taxameter entsprechend Ihren Erfordernissen programmiert.
- ✘ Alle Fahrzeuge verfügen über Navigationssystem.
- ✘ Zahlreiche Autohäuser wickeln auch die Taxi-Mobilitätsgarantie über uns ab.
- ✘ Im Bedarfsfall kümmern wir uns um die erforderlichen behördlichen Formalitäten.
- ✘ Bei unverschuldeten Verkehrsunfällen rechnen wir die Miettaxirechnung direkt mit der gegnerischen Versicherung ab (Rahmenabkommen mit vielen Versicherern). Überbrückungstarife, wenn Sie Ihr altes Fahrzeug verkauft haben, das neue noch nicht ausgeliefert wurde.
- ✘ Unser Ersatztaxi- und Mietwagenfuhrpark besteht aus den neuesten Limousinen, Kombis, Vans und Taxibussen fast aller namhaften Hersteller.

**Traumcar Autovermietung und Taxiverleih GmbH • Richelstraße 6 • 80634 München
Tel.: (089) 167 54 40 • Fax: (089) 167 96 02**

Taxi-München eG am 17. Dezember 2001 diesen Geschäftsbereich endgültig aufzugeben.

2002

Mit Einführung des Euro als Zahlungsmittel in 2002 gingen die Umsätze im Münchner Taxigewerbe schmerzhaft zurück. Der Einbruch war der stärkste Rückgang seit 25 Jahren. Allgemein stiegen in den ersten Monaten die Preise deutlich, mit Ausnahme der genossenschaftlichen Vermittlungsgebühren. Am 22. Februar 2002 gegen 23.30 Uhr wurde ein Münchner Kollege von zwei Fahrgästen besonders schwer mit einem Messer verletzt. Eine Anwohnerin nahm mit ihrem Bruder die Verfolgung auf und holte einen der Täter ein. Dieser rampte ihr das Messer in den Bauch, während der Bruder mit einer Schusswaffe in Schach gehalten wurde. Die Taxistiftung Deutschland, die Taxivereinerung und die Münchner Genossenschaft leisteten den Opfern nennenswerte finanzielle Unterstützung. Ab dem 1. März 2002 übernahm die Firma Helmut Glas in der Engelhardstraße den Wartungs- und Reparaturdienst sowie die Waschanlage in eigener Verantwortung. Wegen der schlechten Betriebsergebnisse fand sich kein Interessent für die Tankstelle, die geschlossen werden musste. Daraufhin wurde am 25. März 2002 eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen, in der die Mehrheit den Weiterbetrieb der genossenschaftseigenen Tankstelle am Stammhaus forderte. Vom Aufsichtsrat wurde verlangt, das bisher für Werkstatt, Waschstraße und Tankstelle zuständige Vorstandsmitglied Kroiß hauptamtlich anzustellen. Zur Mitte des Jahres konnte die Genossenschaft unter Hans Meißner den Kampf um die Dialyseaufträge gewinnen. Auf der ordentlichen Generalversammlung vom 19. Juni 2002 wurde ein Gutachten vorgestellt, nach dem die Fortführung bzw. Wiedereröffnung des Tankstellenbetriebes wirtschaftlich nicht vertretbar sei. Über 600 Kollegen meldeten sich in wenigen Monaten für das von der Genossenschaft eingeführte „Seniorentaxi“ an, bei dem Fahrer vertraglich für das Verständnis und die notwendige Geduld bei Beförderungen von älteren oder kranken Mitbürgern verpflichtet wurden.

2003

In der Landeshauptstadt wurden bis März 2003 fünf neuentwickelte Telefonrufsäulen installiert, die ausschließlich mit Solarenergie betrieben wurden. In der Taxi-

zentrale der Taxi-München eG nahm die neue Vermittlungssoftware der Firma GefoS den Betrieb auf. Das erste vollautomatisierte Bestellsystem ging unter dem Begriff „Autobooking“ an den Start. Ab dem 29. Juni 2003 wurden die Taxistandplätze am Flughafen München von einem örtlichen Vermittler verwaltet. Neben weiteren Interessenten hatten sich auch die Genossenschaft und der bisheriger Vertragspartner, die Taxivereinerung München, beworben. 1.924 Unternehmer betrieben 3.430 Konzessionen. Über 55 % der Fahrzeuge waren jünger als vier Jahre. Das älteste noch im Dienst stehende Taxi in München stammte von 1971. Am 10. und 11. Oktober 2003 führten 2.000 Beamte eine bundesweite Kontrollaktion im Taxigewerbe durch. In Bayern wurden 1.400 Angestellte bei über 1.070 Betrieben überprüft. In 30 Fällen (2,1 %) konnte Leistungsbetrug nachgewiesen werden.

2004

Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) beklagte die am 1. Januar 2004 in Kraft getretene Gesundheitsreform: „Jeder schiebt jedem den schwarzen Peter zu. Patienten und Schwerkranke bleiben gnadenlos auf der Strecke“, so BZP-Präsident Hans Meißner. Wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage musste die Genossenschaft ab 2004 die Nutzungsgebühren für ihre Leistungen erhöhen. Die Vermittlung an den Standplatztelefonen kostete nun 38 Euro pro Monat, für die Teilnahme am Funksprechverkehr wurden zusätzlich 40 Euro netto fällig. Im April 2004 implodierte der Fernseher eines Mieters in der Utschneiderstraße. Die Fassade musste renoviert werden. Nach über 40 Jahren bekam das genossenschaftliche Mitteilungsorgan TAXIKURIER ein neues Gewand. In der Generalversammlung vom 6. Juli 2004 schied Herr Max Herzinger altersbedingt aus dem Vorstand aus. Der sympathische Repräsentant des Gewerbes war 28 Jahre als Vorstandsmitglied für die Münchner Genossenschaft tätig gewesen. In Anerkennung seiner Dienste um das bayerische Genossenschaftswesen erhielt er die silberne Ehrennadel des Genossenschaftsverbandes. Goldene wurden laut Aussagen des Prüfverbandes nicht verteilt. Max Herzinger blieb der Taxi-München eG vorerst als Mitglied des Aufsichtsrates erhalten. Eine große Zeitung mit Bild bot am Isartorplatz jedem Taxifahrer 50 Euro für eine gestellte Schlägerei an. Geplante Schlagzeile: „Taxikrieg in München“. Die Kollegen lehnten verdutzt ab.

2005

Tatsächlich rumorte es, aber nur hinter den Kulissen. Seit der letzten Generalversammlung gab es Streit um die rechtmäßige Wahl eines Aufsichtsratsmitgliedes. Am 30. Mai 2005 wurde in München die „Allianz-Arena“ eingeweiht. Nach dem Eröffnungsspiel hagelte es Kritik, da die Aufstellfläche für Taxis viel zu klein bemessen war. Ein Umstand, auf den die Vertreter des Münchner Taxigewerbes frühzeitig hingewiesen hatten. Als Präsident des Bundesverbandes konnte Herr Hans Meißner der Politik das Versprechen abringen, zur Fußballweltmeisterschaft 2006 keine weiteren Konzessionen auszugeben. Die Münchner Taxivereinerung geriet in Schieflage. Trotz weggebrochener Einnahmen aus dem Flughafengeschäft wurde dem neuen Vorsitzenden ein Gehalt von 1.000 Euro pro Monat bezahlt. In der Generalversammlung der Genossenschaft vom 6. Juli 2005 erhob das im Vorjahr gewählte Vorstandsmitglied Roithmeier massive Anschuldigungen gegen Herrn Meißner, ohne die Ergebnisse einer in Auftrag gegebenen Sonderprüfung abzuwarten. Es bestünde Verdacht auf Sozialversicherungsbetrug, Steuerhinterziehung, Veruntreuung und persönliche Vorteilmahme des geschäftsführenden Vorstandes. Der Genossenschaftsverband bestätigte ein laufendes Prüfverfahren, dessen Ergebnis nach erster Einschätzung aber keine wesentliche Auswirkung auf das Jahresergebnis haben konnte. Die Aufnahme des streitigen Aufsichtsratsmitgliedes in die Genossenschaft wurde von der Generalversammlung mit 95 % abgelehnt. Herr Kroiß schied aus dem Vorstand aus. Bei der folgenden Vorstandswahl erhielt keiner der vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten die Mehrheit. Die Position blieb unbesetzt. Eine außerordentliche Generalversammlung war auch notwendig, da der Aufsichtsrat am 12. Juli 2005 das Vorstandsmitglied Roithmeier mit Dreiviertelmehrheit und sofortiger Wirkung vom Dienst suspendiert hatte. Nach Einreichung einer Strafanzeige gegen den geschäftsführenden Vorstand und der Benachrichtigung der Presse darüber, war der Genossenschaft ein erheblicher Schaden in der Öffentlichkeit entstanden. Auch der Vorsitzende der Taxivereinerung reichte eine Klage gegen die Genossenschaft ein, wonach Vorstand und Aufsichtsrat nicht ordentlich besetzt und die Verwaltung nicht arbeitsfähig sei. Die Taxi-München eG kündigte daraufhin das genossenschaftseigene Ladengeschäft in der Corneliusstraße, das der Taxivereinerung seit Jahren für ortsunübliches,

geringes Entgelt zur Verfügung gestellt worden war.

Kurz nach dem Oktoberfest sollten wie „Beim Schichtl“ die Köpfe rollen. Die außerordentliche Generalversammlung vom 6. Oktober 2005 war mit 440 Mitgliedern gut besucht. Der Genossenschaftsverband berichtete über das Ergebnis der abgeschlossenen Sonderprüfung: In mehreren Fällen waren Mitarbeiter der Taxi-München eG nicht ordnungsgemäß angemeldet. Nachzuzahlen wären zwischen 5.000 und 8.000 Euro, bei Gesamtabgaben an Sozialbeiträgen in Höhe von knapp 400.000 Euro, jeweils pro Jahr. Hinweise auf Steuerverkürzung, Veruntreuung oder Bereicherung des geschäftsführenden Vorstands wurden nicht festgestellt. In der folgenden Beschlussfassung über die Amtsenthebung des Vorstandsmitgliedes Roithmeier sprachen sich 257 Mitglieder dafür und 176 dagegen aus. Als nächster Tagesordnungspunkt stand die von der Gegenfraktion beantragte Abwahl von Herrn Hans Meißner an. Von 421 abgegebenen und gültigen Stimmen stimmten 141 Mitglieder für den Antrag. Mit 280 Gegenstimmen wurde das Ansinnen von der General-

versammlung deutlich abgelehnt. Ein Antrag auf Abwahl von mehreren Aufsichtsratsmitgliedern fand ebenfalls nur geringen Zuspruch. In dieser Generalversammlung wurde der zwischenzeitlich ausgeschiedene Herr Reinhard Zielinski wieder in den Aufsichtsrat gewählt. Trotz hochbrisanter Versammlung und fortgeschrittener Stunde nahmen noch über 100 Mitglieder an der Vorstellung des geplanten Datenfunksystems teil. Die Präsentation von Herrn Naumann, Geschäftsführer von GefoS, wurde äußerst positiv aufgenommen.

2006

Die Zunahme der Landtaxi-Konzessionen bereitete 2006 nicht nur am Flughafen zunehmend Probleme. In der Nacht von 4. auf 5. März 2006 fielen in München innerhalb weniger Stunden 40 cm Neuschnee. Straßenbahnen sprangen aus den Gleisen, Omnibusse fuhren nicht mehr und auch der S-Bahn-Verkehr musste wegen umgestürzter Bäume eingestellt werden. Taxifahrer waren einer Streifenwagenbesatzung beim Anschleichen am Sendlinger Berg behilflich. Der Bayerische Landesverband feierte sein 60-jähriges Bestehen. Die Fußballweltmeis-

terschaft in Deutschland war sportlich ein Erfolg, in München blieben die erhofften Umsätze deutlich hinter den Erwartungen zurück. In der turbulenten Generalversammlung vom 20. Juli 2006 standen die hohen Kosten des neuen TAXIKURIER zur Diskussion. Neben gerechtfertigter Kritik gab es auch viele unsachliche Beiträge, teilweise unter der Gürtellinie, die die Genossenschaft im Gesamten und besonders den geschäftsführenden Vorstand Hans Meißner zum Ziel hatten. Durch Wahlabsprachen konnten neue Mitglieder im Aufsichtsrat installiert werden. Im Herbst 2006 urteilte das OLG München, dass im Mietwagenverkehr keine Sammelfahrten durchgeführt werden dürfen. Das neue Datenfunksystem der Taxi-München eG lief im Probetrieb in mehr als 30 Fahrzeugen äußerst zufriedenstellend.

2007

Das Jahr 2007 begann mit einer kontroversen Entscheidung. Nachdem Herr Meißner seinen Einspruch zurückgezogen hatte, wurde ein gegen ihn gerichtetes Urteil des Landesgerichts München rechtskräftig. Daraufhin beschloss der wenige Monate

Taxi-Service Von Haus zu Haus

Urlaub von Anfang an!

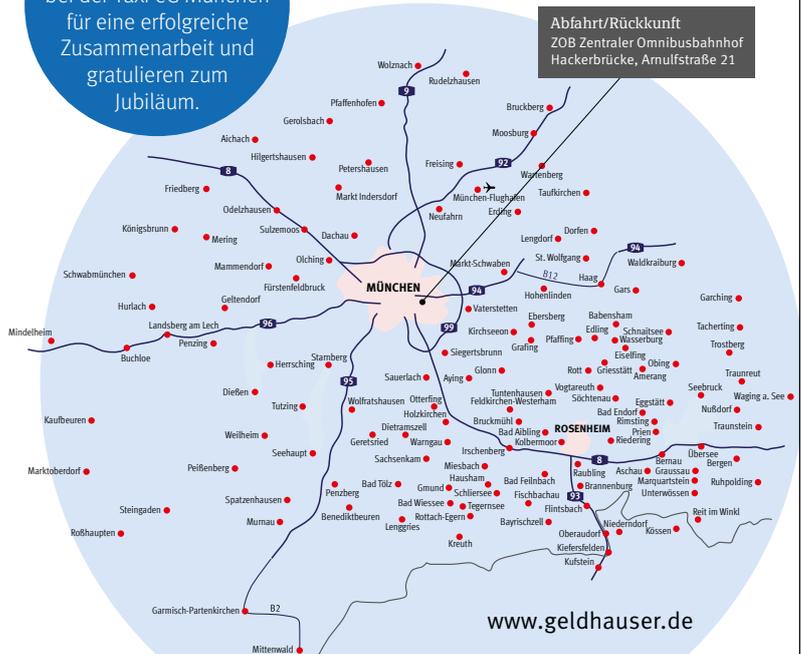
Erweiterter Taxikreis ohne Aufpreis

Bei allen Mehrtagesreisen holen wir Sie mit dem Taxi innerhalb des Taxikreises an Ihrer Haustüre ab und bringen Sie nach der Reise auch wieder zurück nach Hause. Das bedeutet für Sie Urlaub von Anfang an - Sie brauchen kein Taxi bestellen, das haben wir bereits für Sie erledigt!



Herzlichen Glückwunsch!
Wir bedanken uns bei der Taxi eG München für eine erfolgreiche Zusammenarbeit und gratulieren zum Jubiläum.

Geldhauser
DIE MÜNCHNER BUSREISEN



Martin Geldhauser Omnibusunternehmen Linien- und Reiseverkehr GmbH & Co. KG · Fichtenstraße 29 · 85649 Hofolding

zuvor gewählte Aufsichtsrat am 24. Januar 2007 die vorläufige Amtsenthebung des geschäftsführenden Vorstandes, mit einer hauchdünnen Mehrheit von 5 zu 4 Stimmen. Die Sitzung dauert über 11 Stunden und endete um 22.30 Uhr. Am nächsten Morgen waren Informationen über den Sitzungsverlauf in der Süddeutschen Zeitung nachzulesen, verbunden mit dem Hinweis: „Bei Redaktionsschluss noch kein Ergebnis bekannt.“ Am 13. März 2007 sollte die dafür zuständige Generalversammlung über die weitreichende Entscheidung des Aufsichtsrates urteilen. Auf dem Gehweg vor dem „Augustiner Keller“ standen noch über 150 Mitglieder, als die Veranstaltung wegen Überfüllung abgebrochen werden musste. Um Schaden vom Bundesverband fernzuhalten trat Hans Meißner am 17. April 2007 als Präsident des BZP zurück. In der zweiten außerordentlichen Generalversammlung der Taxi-München eG vom 19. April 2007 war das Ergebnis eindeutig: 486 Mitglieder (73,5%) stimmten im „Löwenbräukeller“ gegen die Amtsenthebung von Herrn Hans Meißner, bei 660 gültigen Stimmen. Die beantragte Abwahl des gesamten Aufsichtsrates wurde mit 79,2% der Stimmen begrüßt. Durch eine Neukonstitution sollte die Genossenschaft wieder in ruhiges Fahrwasser geführt werden. Am 8. Mai 2007 entschied der BGH über die Klage eines Münchner Unternehmers, der ohne Mitgliedschaft an den Leistungen der Genossenschaft teilnehmen wollte. Das Gericht bestätigte die Vorgehensweise der Münchner Taxigenossenschaft und das für eine Mitgliedschaft notwendige Eintrittsgeld. Wenige Monate später hatte sich der geschäftsführende Vorstand in der ordentlichen Generalversammlung vom 11. Juli 2007 erneut dem Votum der Mitglieder zu stellen. Turnusgemäß schied Herr Hans Meißner aus dem Vorstand aus und wurde

mit 299 Stimmen bei drei Gegenstimmen auf die Dauer von 4 Jahren wiedergewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Genossenschaft, Herr Reinhard Zielinski, wechselte in den Vorstand. Bei der anschließenden Nachwahl wurde Herr Frank Kuhle in den Aufsichtsrat gewählt. Seit dem 1. September 2007 gilt ein absolutes Rauchverbot in bundesdeutschen Taxis und Mietwagen.

2008

Die Probephase des Datenfunks endete. Seit dem 1. Juli 2008 wurden alle Serienfahrten nur noch über das neue System vermittelt. Gleichzeitig sank bei der Taxi-München eG die Bearbeitungsgebühr für bargeldlose Fahrten auf 4% brutto. In der Generalversammlung vom 16. Juli 2008 beschlossen die Mitglieder eine Satzungsänderung, mit der Wahlabreden erschwert wurden. 2008 konnten 1,65 Mio. Fahraufträge über die Zentrale und etwa 3 Mio. über die Standplatztelefone vermittelt werden.

2009

Am 4. Februar 2009 nahm am Harras die erste Rufsäule der neuesten Generation den Betrieb auf. Wie beim Vorgängermodell wurde der Betriebsstrom aus Sonnenenergie gewonnen, wegen der installierten Mobilfunktechnik gab es keine erdgebundenen Telefonleitungen mehr. Rufsäulen konnten nun zeitnah versetzt werden. Die Taxi-München eG investierte rund 1,3 Mio. Euro in das System. Ab dem 1. Mai 2009 übernahmen Genossenschaftstaxis probeweise die Beförderung von Fahrgästen bei Störungen im Straßenbahnverkehr (SEV). In der ordentlichen Generalversammlung vom 14. Juli 2009

kündigte der geschäftsführende Vorstand Hans Meißner sein Ausscheiden zum März nächsten Jahres an. Er wünschte der Genossenschaft weiterhin wirtschaftliche Stabilität und Erfolg. Herr Frank Kuhle wurde in den Vorstand gewählt. Die Mitglieder beschlossen mit deutlicher Mehrheit den Verzicht auf Werbung außerhalb der seitlichen Fahrzeugtüren mit Wirkung ab 30. Juni 2010. Hintergrund waren die aufkommenden Dachwerbeträger, die verächtlich als Dachpappen bezeichnet wurden. Der Datenfunk eliminierte den berüchtigten Flaschenhals bei der Vergabe von Fahraufträgen. Die Vermittlungszahlen stiegen. Die Leuchtwerbung am Stammhaus in der Engelhardstraße wurde mit LED-Lampen ausgerüstet. Ersparnis: Pro Jahr 80% Stromkosten und vier Tonnen CO₂. Nach einer Terrordrohung richteten die Sicherheitsbehörden eine Sperrzone um das Münchner Oktoberfest ein. Zu Beginn der zweiten Wiesnwoche waren alle Taxistände rund um die Wiesn aufgelöst. Im letzten Quartal 2009 nahmen rund 2.500 Fahrzeuge am Datenfunk der Genossenschaft teil. Erste Probleme mit dem Netzbetreiber tauchten auf. Am 19. November 2009 legte der Vorsitzende Hans Meißner sein Amt im Bayerischen Landesverband nach 32-jähriger Tätigkeit nieder. Zuvor reichte er noch eine Strafanzeige gegen einen BRK-Kreisverband ein, der ein Fahrzeug ohne Genehmigung für eine Fahrt nach Trier einsetzte. Seine Nachfolge trat Herr Frank Kuhle an. Einstimmig ernannte die Versammlung Herrn Hans Meißner zum Ehrenvorsitzenden des Landesverbandes und dankte ihm die Verdienste für das Gewerbe mit lang anhaltendem Applaus und einer kompletten Ausrüstung zur Kaminholzgewinnung, um ihm im bevorstehenden Ruhestand Müßiggang zu ersparen.

AUTO-ANKAUF

- gebraucht
- Unfallfahrzeuge (auch Totalschaden)
- Motorschaden
- Taxi



TSL GmbH München
Landsberger Str. 455
Tel: 0179/14 15 280
Fax: 089/57 86 94 21
Bei uns brauchen Sie keine Reklamationen zu befürchten.

TAXIFARBE AUF ZEIT

ATLAS - Leih taxi 089 49 00 32 18

TAXIFOLIENBESCHICHTUNG IN ERSTKLASSIGER QUALITÄT UND PROFESSIONELLER AUSFÜHRUNG **NEU**

3 JAHRE GARANTIE

NEU FOLIENSTÄRKE BIS 200µ

NEU SPEZIALREINIGER FÜR FOLIE

NEU LEIHTAXISERVICE

e-mail: info@tacart.de

ATLAS TELEFON: 089 - 49 00 32 18
VERTRIEBS GMBH HAAGERSTR. 6 81671 MÜNCHEN

Dr. Manfred Hingerle

Seit 1979

Führerscheinuntersuchungen

zu besonders fairen und freundlichen Bedingungen



Bitte kommen Sie ohne Anmeldung während den Untersuchungszeiten. Wenn Sie die Reaktionstests benötigen, kommen Sie bitte mind. 2 Std. vor Ende der Untersuchungszeiten.

Am Brunnen 17, Kirchheim b. München Untersuchungszeiten:
Tel.: 089/90361 10 od. 991880-18 Mo. - Fr. 08:00 bis 12:00
www.verkehrsmmedizin-dr.hingerle.de Mo. / Do. 14:00 bis 18:00



Frank Kuhle, Hans Meißner (2010)

2010

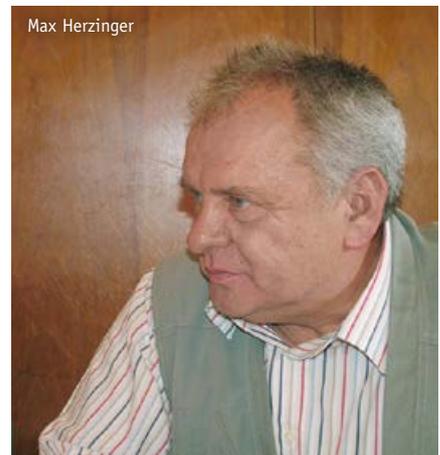
Anfang 2010 brachte die Taxivereinigung München eine Neuauflage des Wo-Buches heraus, das auf Grund der inzwischen verbreiteten Navigationsgeräte zum Ladenhüter wurde. Eine vermeintliche Innovation für das Taxigewerbe, aufblasbare Kindersitze, erleidete das gleiche Schicksal bei der Genossenschaft. Nach einem Jahr Probezeit wurde der Schienenersatzverkehr (SEV) zum 1. Mai 2010 in den Regelbetrieb überführt. Die Taxi-München eG richtete abgesicherte Internetzugänge für Mitglieder und Fahrer ein, mit denen viele Arbeiten von zu Hause aus erledigt werden konnten. In Zusammenarbeit mit dem Systemausrüster GefoS ging im Mai 2010 die Bestell-App „DEIN TAXI“ an den Start. In der Generalversammlung vom 13. Juli 2010 wurde der im März ausgeschiedene Herr Hans Meißner zum Ehrenvorsitzenden der Taxi-München eG ernannt. Der Genossenschaftsverband verlieh ihm die silberne Ehrennadel. Goldene Abzeichen gab es immer noch nicht. Die Umrüstung des Rufsäulensystems auf die neueste Generation wurde im August abgeschlossen.

Der Ausrüster des Vorgängersystems drängte auf Erfüllung des laufenden Vertrages über Wartung und Reparatur. Aus ungeklärter Ursache gab es beim letzten noch in Betrieb befindlichen Rufsäulenmodell „Pilz“ eine kleine technische Störung, die der Wartungsdienst auf Grund mangelnden Fachwissens nicht beheben konnte. Die Taxi-München eG wurde um Reparatur gebeten, der Wartungsvertrag kurz darauf beendet. Im letzten Quartal des Jahres führte der Vorstand Renovierungsmaßnahmen am Vordergebäude und bei den Zufahrten zum Anwesen Engelhardstraße durch. Das Erscheinungsbild der Genossenschaft am Stammhaus wurde verbessert. Gewerbepolitisch konnte in 2010 der erneute Versuch der Farbfreigabe für Taxis in Bayern verhindert werden. Auch die Pläne zum Einsatz von Fahrzeugen mit nur einem Fahrgastsitzplatz oder für unterschiedliche Tarife je nach Fahrzeuggröße blieben nur auf dem Papier geschrieben.

2011

In der Jahreshauptversammlung des Landesverbandes vom 19. Mai 2011 beschloss die Mitglieder auf Anraten des Vorsitzenden Kuhle einstimmig, den Vertrag mit den Ersatzkassen zum Jahresende zu kündigen. Vorausgegangen waren Verhandlungen über die Vergütung der Krankenbeförderungen mit einem für die Mitglieder unwirtschaftlichen Angebot. Seit Juni 2011 konnten Taxibestellungen über die eigene App der Taxi-München eG vorgenommen werden. Max Herzinger erklärte in der Generalversammlung vom 13. Juli 2011 seinen endgültigen Abschied von allen gewerblichen Aufgaben. Der gebürtige Sollner war insgesamt 38 Jahre für die Genossenschaft tätig, davon im Aufsichtsrat von

1973 bis 1976 und von 2004 bis 2011 sowie im Vorstand in den Jahren 1976 bis 2004. Die Versammlung verabschiedete ihn mit minutenlangen Ovationen und ernannte ihn zum Ehrenvorsitzenden der Genossenschaft.



Max Herzinger

In der Engelhardstraße konnten die Leistungen mit dem Angebot von verkehrsmmedizinischen Untersuchungen ausgeweitet werden. Zum 31. Oktober 2011 gab es in München 636.900 gemeldete Personenkraftwagen. Die Mitglieder des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes wählten Herrn Frank Kuhle am 10. November 2011 in den Vorstand des BZP.

2012

Zum Jahreswechsel auf 2012 fand der Umzug der genossenschaftseigenen Taxischule in größere und hellere Räume im Vordergebäude statt. Im Mai trat die Taxi-München eG einem wirtschaftlichen Zusammenschluss der deutschen Taxizentralen bei, der Taxi Deutschland Servicegenossenschaft mit Sitz in Frankfurt. Das

NEU IN MÜNCHEN

STEIGENBERGER
HOTEL
MÜNCHEN

LIEBE MÜNCHNER TAXLER

lernen Sie uns kennen, bei Kaffee und Snacks,
am Mittwoch, den 13.12. von 11:00 - 13:00 Uhr.

Berliner Straße 85 · 80805 München · www.muenchen.steigenberger.de

für die Finanzmittel zuständige Vorstandsmitglied Reinhard Zielinski konnte in der Generalversammlung vom 11. Juli 2012 von einer weiteren Steigerung der Eigenkapitalquote und Ertragslage der Genossenschaft berichten, trotz erhöhter Ausgaben für Betriebsausstattung und Werbung. Im August 2012 wurde eine neue Telefonanlage der Firma GefoS installiert. Zuvor musste die gesamte Netzwerktechnik im Verwaltungsgebäude der Genossenschaft auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Neben den technischen Anforderungen erneuerte der Vorstand seit 2010 schrittweise die Arbeitsplätze und Büroräume der Mitarbeiter. Im November 2012 gab es ein Jubiläum der besonderen Art: Die Taxi-München eG begrüßte mit Frau Haas das 10.000 Mitglied. Ende des Jahres waren 3.001 Taxis bei der



Frau Haas, Reinhard Zielinski (2012)

Genossenschaft angeschlossen, davon 1.261 Mitglieder mit einem Fahrzeug und 297 Mehrwagenbetriebe. Die Kosten für das hauseigene Magazin TAXIKURIER stiegen deutlich an.

2013

Im Februar 2013 musste das veraltete Stromnetz am Stammsitz erneuert werden. Die Ausweitung des Geschäftsbetriebes und eine Aufstockung der Kapazitäten machten die Maßnahme notwendig. Seit Mai gab es Heimarbeitsplätze für Mitarbeiter der Telefonzentrale. Das genossenschaftseigene Rufsäulensystem wurde ab Jahresmitte gegen unberechtigte Nutzung von Trittbrettfahrern gesichert. Nun sollte wieder einmal an den Stühlen gesägt werden. In der Generalversammlung vom 10. Juli 2013 versuchte der Aufsichtsrat die Wiederwahl von Herrn Reinhard Zielinski zu verhindern, der seit 2007 im Vorstand der Genossenschaft tätig war. Die vorgetragenen Gründe waren für die Mitglieder nicht nachvollziehbar. Die turbulente Versammlung mit vielen Redebeiträgen endete mit der Wahl des bisherigen Vorstandsmitgliedes Zielinski, der von der Versammlung mit 248 der 262 anwesenden Stimmen bestätigt wurde. Ab dem 2. Halbjahr 2013 wurde in München ein neues, vom Taxameterhersteller Hale entwickeltes Datenfunkgerät getestet. Das System entstand in enger Zusammenarbeit mit Taxizentralen aus Hamburg, Frankfurt und München. Bundesweit waren seit 1985 insgesamt 84 Kolleginnen und Kollegen ermordet und über 9.200 bei Überfällen und Tötlichkeiten verletzt worden. Das deutsche Taxigewerbe forderte den Einsatz von Überfallschutzkameras in den Fahrzeugen, was aber von den Datenschutzbehörden in fast allen Bundesländern verhindert wurde.

2014

Das durch Immobilien-, Banken- und Eurokrise freigewordene Kapital suchte sich neue Wege. Internationale Konzerne und Investorengruppen drängten 2014 verstärkt in den Personenbeförderungsmarkt. Das deutsche Taxigewerbe reagierte und schuf eine Schnittstelle zu den unterschiedlichen Vermittlungssystemen. Die Taxi-München eG schloss sich der App „Taxi Deutschland“ an, eine bundesweite Bestellsoftware, die alle Annehmlichkeiten einer örtlichen Taxizentrale bot. Das Datenfunkgerät TT-01 der Genossenschaft wurde mit einer Navigationssoftware erweitert. Wegen anhaltender Netzausfälle beschloss die Geschäftsführung im Juni 2014 alle 2.500 Datenfunkkarten auszutauschen. Zusammen mit dem ADAC wurde in München das Umwelttaxi eingeführt. Der Vorstand unter Herrn Frank Kuhle übernahm mit der Augustausgabe 2014 des TAXIKURIER wieder die Objektleitung sowie die Anzeigenverwaltung des Magazins im eigenen Haus. Weitere automatische Buchungssysteme, wie ein sprachgesteuertes Bestellmodul, wurden im September eingeführt, ebenso wie der elektronische Brief- und Rechnungsversand. Seit dem 30. November 2014 mussten sich Taxifahrer während der Beförderung von Fahrgästen anschnallen und der langjährige Dienststellenleiter Alfred Huber hatte seinen letzten Arbeitstag. Er war 42 Jahre für die Münchner Genossenschaft tätig gewesen und trat im Dezember seinen verdienten Ruhestand an.

2015

Zum Beginn des Jahres 2015 trat der gesetzliche Mindestlohn in Kraft. DTA, der elektronische Datenträgeraustausch mit den Krankenkassen, wurde in Bayern als letztem Bundesland eingeführt. Die Genossenschaft erweiterte das Datenfunkgerät durch neue Kartenterminals, mit denen erstmals auch die Annahme von Girokarten möglich wurde. Am 31. März 2015 wütete das Sturmtief Niklas in Deutschland. Der Orkan schleuderte ein 50 Quadratmeter großes Stück Kupferdach vom Gebäude Engelhardstraße 6 auf parkende Autos. Der 1,5-millionste Bürger wurde am 8. Mai in München geboren. Im Juli 2015 beehrten der Landesverband und die Taxi-München eG gegen die Verlegung der Münchner Eichdienststelle auf. Ein Treffen im Bayerischen Wirtschaftsministerium wurde anberaunt. Die Genossenschaftsmitglieder beschlossen am 29. Juli 2015 mehrere Satzungsänderungen, die vielfach wegen Wegfall oder Neufassung von Gesetzen

Stimmer & Sohn GmbH
 Lindberghstraße 20 · 80939 München
 Annahme 089/34 84 40 · Büro 089/321 99 29-3

60 Jahre **Taxiwerkstätte**

- Unfallinstandsetzung
- Kfz-Reparaturwerkstätte
- spontane Hilfe

THOMAS VOGL
 RECHTSANWÄLTE

Unfallregulierung
Versicherungsrecht
Straf- und Bußgeldsachen

Herzogstraße 60 · 80803 München
 Telefon: 330 66 20 · Fax: 330 66 210

**Hohenzollernplatz/
 Münchner Freiheit**

und Verordnungen der letzten 40 Jahren notwendig wurden. Zum Oktoberfest 2015 fiel in München ein Hamburger Taxi auf. Mit Hilfe der Taxizentrale konnte das Fahrzeug, inzwischen mit Münchner Kennzeichen, nach mehreren Versuchen von der Polizei gestoppt werden. Der Täter hatte Fahrzeug und Kennzeichen gestohlen, einen Unfall verursacht und keinen Führerschein. In seinem Hotelzimmer befanden sich größere Drogen- und Bargeldmittel. Mehrere Kollegen erhielten Auszeichnungen vom Münchner Polizeipräsidenten, da sie Einzeltrickbetrugsfälle verhindern konnten. Die Münchner Genossenschaft begann den Verein „WEISSER RING“ zu unterstützen.

2016

Am 18. Januar 2016 wurde eine Beteiligungsgesellschaft zusammen mit der Frankfurter Taxigenossenschaft gegründet, die die Mehrheit an GefoS übernahm. Die Taxi-München eG arbeitete seit 25 Jahren mit dem Softwarehaus zusammen. Das Datenfunkgerät der Genossenschaft wurde mit der nächsten Ausbaustufe erweitert, einem Ersatz für den antiquierten Sprechfunk. Ab dem 21. Juli 2016 erhielten Kunden SMS über die Fahrzeugankunft. Seit September konnten die Verkehrsdienstleistungen von den Fahrgästen über Smartphone bewertet werden. Die gewerbepolitischen Verbände widersprachen einstimmig der Monopolkommission, die auf behördliche Tarife im Verkehr mit Taxis verzichten wollte. Der „Fiskaltaxameter“, den es noch gar nicht gab, wurde im Oktober 2016 zur Pflicht. Es durften nur noch Eichgeräte mit nicht rückstellbaren Zählwerken in den Verkehr gebracht werden. Die Genossenschaft gewann mehrere Klagen gegen private Beförderer, der BGH stimmte auch einer gleichlautenden Klage der Taxi Deutschland Servicegenossenschaft grundsätzlich zu. Wegen der Umtriebe gewerbefremder Vermittler sanken 2016 die Auftragszahlen bei der Münchner Taxizentrale um 2,7%. Zum 31.12.2016 waren 2.890 Taxis bei der Genossenschaft angeschlossen.

2017

Ab dem 1. Januar 2017 wurden die Bearbeitungsgebühren für den bargeldlosen Zahlungsverkehr bei der Taxi-München eG um rund 10% gesenkt. Die Beiträge für die Auftragsvermittlung blieben seit 13 Jahren stabil. Im April verhinderten die Landesverbände der bayerischen Personenbeförderer und des Transportgewerbes die schlimmsten Auswirkungen einer österrei-



chischen Gesetzesänderung im grenzüberschreitenden Verkehr. Mit Blick auf die Bundestagswahl 2017 startete der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband die Aufklärungskampagne „Verlässlich ist modern“. Ohne jegliche Anhörung kippte das Bundesverkehrsministerium am 23. August 2017 die seit 1969 geltende Ortskundeprüfung für Mietwagenfahrer und ein neues Versicherungsgesetz machte dem von Zunftgenossen vor 267 Jahren gegründeten „Krankenunterstützungs- und Sterbeverein der Lohnkutschergehilfen“ den Garaus. Ab dem 1. September 2017 wurde von der Stadt München der Betrieb von Elektro-Taxis gefördert. Vor der Bundestagswahl überschlugen sich angeblich neue Ideen rund um den Personenbeförderungsmarkt. Für das Taxigewerbe waren die Vorschläge in Bezug auf Elektromobilität, Sammelverkehre oder Digitalisierung aber nicht neu, wie ein Blick in diese Chronik hätte zeigen können. Am 17. November 2017 feierte die Taxi-München eG ihren 100. Geburtstag.

Zum Zeitpunkt der Niederlegung blicken manche mit sehr gemischten Gefühlen in die Zukunft. Vermittler drängen in großer Zahl auf den Markt, neue Mobilitätskonzepte werden wie am Fließband erfunden und Diesel-fahrverbote schweben über den Köpfen der Verkehrsunternehmer. Seit 2010 setzt sich der Vorstand der Münchner Taxigenossenschaft unverändert aus den Herren Frank Kuhle, Reinhard Zielinski und Alfons Haller zusammen. Gemeinsam wurden und werden die Aufgaben des digitalen Zeitalters in Angriff genommen. Künftige Vorstandsmitglieder werden sich anderen Herausforderungen stellen müssen. An dieser Stelle wollen wir allen nachfolgenden Generationen viel Glück und Erfolg wünschen und dürfen daran erinnern, dass die Zeiten im Münchner Taxigewerbe niemals einfach waren, wie dem vorliegenden Bericht zu entnehmen ist.

Gesamtes Formularwesen
Autopflege/KFZ-Bedarf
Taxizubehör/Taxibedarf
Brotzeiten/Getränke...
...alles, was der
Taxler braucht

Montag bis Freitag 9-16 Uhr

GLASI'S TAXISHOP
Engelhardstr. 6, Tel. 77 05 50

**ANWALTSKANZLEI
MICHAEL BAUER**

Unfallabwicklung
Personenbeförderungsrecht
Strafsachen
Bußgeldsachen

MICHAEL BAUER
Fachanwalt Verkehrsrecht

SILVIA KOBER
Schwerpunkt Strafrecht

kanzlei@anwalt-bauer.de www.anwalt-bauer.de

Schillerstraße 21 Tel: 089-5155 69-30
80336 München Fax: 089-5155 69-55



istockphoto

→ 1917 – DIE WELT IM KRIEG

Das Gründungsjahr der Taxi-München eG fällt in eine Zeit der großen geschichtlichen Umbrüche. Seit 1914 tobt in Deutschland der Erste Weltkrieg. Tausende deutsche Soldaten sterben in den Schützengräben in Frankreich und Belgien ohne die geringste Aussicht auf ein Ende des Stellungskrieges. Kaiser Wilhelm II. gibt drei Jahre nach Kriegsbeginn den Befehl zum uneingeschränkten U Boot- und Gaskrieg, was die USA zum Kriegseintritt bringt. Am 6. April 1917 erklärt der amerikanische Präsident Woodrow Wilson den Achsenmächten den Krieg.

Im zusammenbrechenden Osmanischen Reich wird der Völkermord durch muslimische Truppen und Zivilisten an den Armeniern, einem der ältesten christlichen Völker der Welt, zum ersten Pogrom an Christen im 20. Jahrhundert.



istockphoto

In Russland tobt die Revolution. Am 3. März kommt es in Brest-Litowsk zum Friedensschluss zwischen der russischen Revolutionsregierung und dem Deutschen Reich. Zwölf Wochen später wird Zar Nikolaus II. mit seiner Familie verhaftet und nach Internierung in Zarskoje Selo nach Sibirien verbannt. Drei Monate später ermorden Bolschewiki auf direkten Befehl von Lenin den Zaren, seine Frau und seine fünf Kinder.

In Frankreich wird die niederländische Nackttänzerin und Doppelagentin Mata Hari verhaftet, kurze Zeit später der Doppelspionage für schuldig befunden und am 15. Oktober in den Festungsanlagen des Schlosses Vincennes erschossen.

Im kanadischen Hafen von Halifax explodiert der französische Sprengstofffrachter „Mont Blanc“ am 6. Dezember. Die Folge waren 2.000 Tote, mehr als 2.000 Vermisste, 9.000 Verletzte und 25.000 Obdachlose, womit diese Explosion zur größten und verheerendsten von Menschen gemachten Katastrophe vor dem Abwurf der ersten Atombombe über Hiroshima wurde.

Der 2. November wird zum Hoffnungstag aller von Pogromen betroffenen Juden in Europa und der Welt. Zur Gründung einer zionistischen „nationalen Heimstätte“ sagt der britische Außenminister Arthur Earl of Balfour dem Vertreter der zionistischen Bewegung, Lord Rotschild, Land in Palästina



istockphoto

in der Balfour-Deklaration zu. 1922 folgt ein Völkerbundmandat. Damit war die Grundlage für die Gründung des Staates Israel 1948 geschaffen.

1917 – Wirtschaft unter schwierigen Bedingungen

Im April wird in Basel die erste Mustermesse abgehalten. Firmen müssen nicht mehr Unmengen ihrer Produkte zu den Messeorten schaffen. Die Kunden besichtigen an den Messeständen nur Muster und Bestellen dann für ihren Bedarf. Damit ist das moderne Messewesen geboren.

Der französische Ingenieur Lucien Levy meldet ein Patent für ein Überlagerungsverfahren für Funksignale an. Sein Schaltungsprinzip setzt sich in der Folge gegen andere durch und legt die Grundlage für spätere Entwicklungen der Funktechnik, von der auch unsere Genossenschaft heute profitiert.

In Deutschland wird am 22. Dezember der Vorläufer des DIN, der Normenausschuss der deutschen Industrie, gegründet.

Der US-Amerikaner Eugene Clark stellt den ersten Gabelstapler her.

Das griechische Thessaloniki wird am 18. August Opfer eines verheerenden Großbrandes, der erst am folgenden Tag gelöscht werden kann. Mehr als 30% der Gebäude der Stadt sind zerstört. Tausende Einwohner wurden obdachlos.

1917 – Was sonst noch geschah

- Portugal steht ab 13. Mai im Fokus der katholischen Welt. In Fatima erscheint die Jungfrau Maria drei Schäferkindern. Danach kommt es zu mehreren Marienerscheinungen die am 13. Oktober mit dem Sonnenwunder vor 30.000 Menschen enden.
- Der Pulitzer-Preis wird erstmals verliehen und der Lions Club International wird gegründet.
- Indira Gandhi wird am 19. November geboren. Heinrich Böll erblickt das Licht der Welt, ebenso John F. Kennedy und Dean Martin.
- In München tritt Kurt Eisner aus der SPD aus und in die im April in Gotha gegründete USPD ein. Damit legt Eisner ohne es zu ahnen die Grundlage für seine spätere Wahl zum ersten bayerischen Ministerpräsidenten. (FK/BH)

CHRONOLOGIE

→ ZEITTAFEL TAXI-MÜNCHEN EG

1917	Gründung „Einkaufsgenossenschaft der Kraft- und Pferdedroschkenbesitzer Münchens“
1921	Ankauf Anwesen Utzschneiderstraße 11 (heute 6) und Aufstellung der ersten Telefonautomaten
1928	Erwerb Anwesen Utzschneiderstraße 12 (heute 8)
1929	Namensänderung „Ein- und Verkaufsgenossenschaft für das Droschkengewerbe München“
1937	Namensänderung „Genossenschaft der Münchner Droschkenunternehmer“
1951	Ankauf Anwesen Markt-/Haimhauserstraße
1953	Eröffnung des Tankstellen- und Reparaturbetriebes Markt-/Haimhauserstraße
1958	Inbetriebnahme der Vermittlungszentrale in der Utzschneiderstraße
1959	Aufnahme Auftragsvermittlung über Funk
1959	Namensänderung „Autoruf Genossenschaft der Münchner Taxiunternehmer“
1959	Erwerb Anwesen Corneliusstraße 44
1962	Eröffnung Tankstelle Corneliusstraße
1963	Ankauf Anwesen Engelhardstraße 6
1965	Eröffnung der Tankstelle mit Autowaschstraße in der Engelhardstraße
1975	Funkvermittlung mit Kennungsgeber
1982	Installation erste Rufsäule „Pilz“
1985	Auftragsvermittlung über 4 Funkkanäle
1988	Namensänderung in „Taxi-München eG“
1990	Fertigstellung Neubau Markt-/Haimhauserstraße mit Geschäfts- und Wohnhäusern
1992	Einführung der EDV-Auftragsvermittlung
1993	Neubau 2. Stock Verwaltungsgebäude Engelhardstraße und Erwerb Nachbargrundstück
1994	Umzug Taxizentrale zur Engelhardstraße
2003	Inbetriebnahme erste Solarrufsäule
2007	Einführung digitale Auftragsvermittlung
2009	Solarrufsäulen der nächsten Generation werden installiert
2010	Erste Bestell-App auf dem Markt
2012	Installation digitale Telefonanlage in der Taxizentrale
2013	Absicherung Rufsäulensystem gegen Missbrauch
2014	Umstellung auf App „Taxi Deutschland“ und Erweiterung automatischer Buchungssysteme
2016	Gründung Beteiligungsgesellschaft und Übernahme Softwarehaus
2016	Einführung eines Bewertungssystem für Taxifahrten
2017	Die Taxi-München eG wird 100 Jahre alt

Dr. Hans Bake v. Bakin

Erst- und Verlängerungsuntersuchung Taxi-Mietwagen-Lkw-Bus



- Mo-Fr: 8-12 Uhr
- Mo, Di, Do: 15-19 Uhr
- und nach Vereinbarung
- telefonische Terminvergabe möglich

Tassilostr. 23, 85609 Aschheim
 Tel.: 089/37065690
 Mobil 0172/6523805
 e-mail: bakebakin@gmx.de

→ DIE PARTNER GRATULIEREN DER TAXI-MÜNCHEN EG

Am 7. November 1917 ging die Taxigenossenschaft aus Vorgängerorganisationen der Münchner Droschkenunternehmer hervor, deren Geschichte bis weit in das 18. Jahrhundert reicht. Eine lange Zeit, besonders heutzutage, wo alles, was gestern noch galt, morgen schon vergessen sein kann und täglich Neues entsteht.



Der Erfolg der Taxi-München eG ist das Resultat der persönlichen Einsatzbereitschaft und des fachlichen Könnens aller Menschen, die sich während der zurückliegenden zehn Jahrzehnte bis in die Gegenwart für „ihre“ Genossenschaft eingesetzt haben. Wir nehmen unseren 100. Geburtstag zum Anlass, unseren Mitgliedern und Mitarbeitern, insbesondere auch den ehemaligen, für ihren Einsatz und ihre Treue zum Unternehmen zu danken. Daneben gilt der Dank unseren Kunden und Geschäftspartnern sowie allen Vertretern von Behörden, Politik und Wirtschaft, die die Geschicke unseres Gewerbes konstruktiv begleitet haben.

So ist zwar vieles einfacher und schneller geworden, dafür aber auch hektischer. Der Wunsch unserer Kunden nach Dienstleistungen aus einer Hand und das von uns selbst gesteckte Ziel, hier einen maximalen Erfüllungsgrad zu erreichen, werden auch weiterhin eine Herausforderung bleiben, der wir uns gerne stellen wollen. Hieran hat sich auch in einhundert Jahren nichts geändert.

Ein Jubiläum ist immer ein Grund zur Besinnung, zum Rückblick und zur Vorausschau. In dieser Ausgabe des TAXIKURIERS haben wir eine kleine Festschrift für Sie zusammengestellt, die inhaltlich die Taxi-München eG mit bedeutsamen Ereignissen der Zeit- und Regionalgeschichte verknüpft und tiefe Einblicke in das Taxigewerbe bietet. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen.



Wir gratulieren der
Taxi München e.G.
herzlich zum
**100-jährigen
Jubiläum.**





Als alter und verlässlicher Partner gratuliert die **VdK Versicherung der Kraftfahrt** ganz herzlich und freut sich auf die nächsten 100 Jahre angenehme und konstruktive Zusammenarbeit.



Versicherungsbüro Crasselt GmbH
Machtlfinger Straße 26, 81379 München
Telefon 089 742872-10, Fax 089 742872-20

SIGNAL IDUNA 
gut zu wissen



Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Vor 100 Jahren wurde die Taxi-München eG als „Einkaufsgenossenschaft der Kraft- und Pferdroschkenbesitzer“ gegründet. Wie dieser Name schon ausdrückt, gab es in unserer Stadt seinerzeit sogar noch Pferdroschken und Lohnkutscher. Inzwischen ist München bundesweit die Stadt mit der höchsten Taxidichte und die Taxi-München eG eine der größten Taxizentralen in ganz Deutschland. Und als größter Zusammenschluss des Münchner Taxigewerbes ist sie selbstverständlich auch zu einer wichtigen Ansprechpartnerin der Stadt geworden, wenn es um aktuelle Fragen und Themen rund um das Taxigewerbe geht.

Auf Münchens Straßen sind heute rund 3.500 Taxis unterwegs, die jedes Jahr Millionen Fahrgäste befördern und damit einen wichtigen Beitrag zum Mobilitätsmix und Nahverkehrsangebot leisten. Die Stadt München ist daher über das Kreisverwaltungsreferat und die städtische Taxikommission stets in intensivem Kontakt und Austausch mit dem Taxigewerbe und dessen Vertretern, um die Leistungsfähigkeit des Münchner Taxigewerbes sicherzustellen. Für diese gute und erfolgreiche Zusammenarbeit danke ich insbesondere auch der Taxi-München eG sehr herzlich.

Um zur Luftreinhaltung in München beizutragen, fördert die Stadt zudem E-Taxis als weiteren Baustein im Rahmen unserer Förderinitiative für Elektromobilität. Wir bieten Taxi-Unternehmen in München nun eine attraktive finanzielle Unterstützung, um auf abgasfreie und leise Elektro Fahrzeuge umzusteigen. Ich würde mich freuen, wenn auch möglichst viele Mitgliedsunternehmen der Taxi-München eG mitmachen und damit ein Zeichen für saubere, moderne Mobilität in München setzen.

Der Taxi-München eG gratuliere ich daher sehr herzlich zum stolzen 100-jährigen Jubiläum und wünsche ihr einen erfolgreichen Start ins nächste Genossenschaftsjahrhundert.

Dieter Reiter



Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München

Als die Genossenschaft vor hundert Jahren gegründet wurde, sah das Münchner Stadtbild noch ganz anders aus: Fiaker und Kraftroschken beförderten die Kundinnen und Kunden anstelle der heutigen modernen Fahrzeuge. Auch die formalen Voraussetzungen, die für die Ausübung des Taxigewerbes gelten, haben sich in diesen hundert Jahren stark verändert. Unverändert geblieben ist die Nachfrage der Münchnerinnen und Münchner und aller Gäste nach einem qualifizierten, persönlichen Beförderungsservice.

Gewährleistet wird die geforderte Qualität in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München. Wir sind in etlichen Zusammenhängen involviert: Wer gewerblich Personen mit einem Taxi befördern möchte, braucht eine entsprechende Genehmigung und muss das anmelden. Um hinter dem Steuer seines Taxis sitzen zu können, benötigt man dafür eine spezielle Fahrerlaubnis, den Personenbeförderungsschein, den die Münchner Taxifahrerinnen und Taxifahrer ebenfalls von uns erhalten. Außerdem nehmen wir die erforderliche detaillierte Ortskundeprüfung ab. Nicht zu vergessen sind die Fahrzeugzulassungen und die Einrichtung von Taxistandplätzen. Wer als Fahrgast bei einer Taxifahrt leider einmal unangenehme Erfahrungen gemacht hat, kann sich an das Taxibüro im KVR wenden. Auch die Fahrzeugkontrollen und die Betriebsprüfungen im gewerblichen Kraftverkehr führen wir durch. Im Sinne gleichbleibend hoher Qualität und Sicherheit. Bei unserer Arbeit war und ist uns die Taxi-München eG immer ein kompetenter Ansprechpartner.

Ich wünsche Ihnen allen weiterhin viel Erfolg und natürlich allzeit gute Fahrt.

Dr. Thomas Böhle
Kreisverwaltungsreferent



Engelhardstr. 6,
81369 München
Telefon: +49 (0) 89 77 99 62
E-Mail: helmutglas@glas-kfz.de
www.kfzwerkstatt-glas.de

Schnell. Preiswert. Kompetent.

Reparatur



Unfallinstand-
setzung



Inspektion



Reifenservice



TÜV & AU



Automatik-
Ölwechsel





Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München

Liebe Mitglieder der Taxi-München eG,

die Taxi-München eG feiert ihr hundertjähriges Bestehen und das ist ein hervorragender Grund, einen Blick zurück, aber auch in die Zukunft zu werfen! Die Pferdekutscher sowie die ersten Automobilisten im Münchner Droschkengewerbe schlossen sich 1917 zusammen, um die Beschaffung von Kraftstoffen, Reifen und Ölen zu verbessern. Damit beginnt die hundertjährige Erfolgsgeschichte der Taxi-München eG.

Diese belegt, dass Mobilitätserviceangebote und das Teilen von Fahrzeugen, welches heute unter dem modernen Namen „Sharing-Economy“ firmiert, kein neuartiger Trend, sondern schon lange ein wichtiger Bestandteil des städtischen Lebens sind und auch in Zukunft sein werden.

Als Gesundheits- und Umweltreferentin liegt mir die Gesundheit der Münchnerinnen und Münchner besonders am Herzen – und somit auch eine leise und abgasarme Mobilität. Ein Taxi zu benutzen heißt teilen von Fahrzeugen anstatt sie zu besitzen. Dies spart Platz und ermöglicht zugleich individuelle Mobilität - unabhängig von Fahrplänen und angepasst an spezielle Bedürfnisse. Damit Taxis in München bald besonders lärm- und emissionsarm unterwegs sein können, hat die Landeshauptstadt München zum 1. September 2017 ein E-Taxi-Förderprogramm aufgelegt und wir freuen uns auf Ihre Beteiligung. Jeden mit einem E-Fahrzeug gefahrenen Fahrgastkilometer fördern wir nun mit 20 Cent. Die Förderung der Fahrgastkilometer kann sich auf bis zu 40 % der Anschaffungskosten summieren! Insgesamt stehen zwei Millionen Euro bereit. Das reicht für 250 Erdumrundungen mit Münchner E-Taxis!

Zudem werden wir Schnellladesäulen an speziell für den Taxiverkehr ausgelegten Standorten errichten.

Übrigens: Auch der Umstieg auf Elektromobilität ist nicht ganz neu, denn schon 1908 gründeten Graf Pappenheim und Oskar von Miller mit einigen Mitgesellschaftern eine Elektromobilgesellschaft mit 10 Elektrofahrzeugen. Schon damals lobte man, dass diese leise und sauber fahren.

Bei der Elektromobilität heißt es also auch: Zurück in die Zukunft! In diesem Sinne wünsche ich der Taxi-München eG und dem TAXIKURIER weitere erfolgreiche Jahre und Ihnen allzeit gute Fahrt!

Ihre Stephanie Jacobs
Referentin



IHK für München und Oberbayern

Seit 1917 – was für eine lange Zeit – hat sich für uns alle sichtbar die Taxibranche gewandelt. Von der Droschke bis zum E-Taxi spannt sich ein weiter Bogen mit täglich neuen Herausforderungen. Aktuell sind Car Sharing, Elektromobilität, neue Plattform-Anbieter oder die diskutierten Dieserverbote die Themen, welche die Taxibranche „in Fahrt“ bringen. Doch egal in welcher Epoche, das Taxi ist aus dem Stadtbild einer Metropole wie München nicht wegzudenken. Auf die Taxler ist einfach Verlass: Immer fahrbereit bringen sie ihre ständig wechselnde und oft anspruchsvolle Kundenschaft sicher und schnell ans richtige Ziel – eine wahrlich große Leistung, die Sie seit 100 Jahren täglich erbringen. Dafür ein großes Kompliment!

Trotz Konkurrenzdruck und ständigem Wandel steht die Branche heute stolz und erhobenen Hauptes da – manche würden sagen, es geht ihr besser denn je. Das ist auch ein Verdienst der Taxi-München eG, die ihre Mitglieder in 100 Jahren erfolgreich durch so manche Höhen und Tiefen geführt hat. Die IHK schätzt seit jeher den Austausch, seit 2010 an erster Stelle mit Vorstand Frank Kuhle. Es ist mir eine große Freude, der Taxi-München eG zum Jubiläum im Namen der IHK für München und Oberbayern und auch ganz persönlich zu gratulieren. Wir wünschen der Taxi-München eG, ihren Mitarbeitern und allen Taxlern viel Erfolg in den täglichen Aufgaben sowie allzeit unfallfreie Fahrt.

Sehr geehrter Herr Kuhle, trotz Ihrer zahlreichen beruflichen Verpflichtungen bringen Sie sich ehrenamtlich bei uns im IHK-Verkehrsausschuss und in der Vollversammlung ein. Dafür auch an Sie persönlich mein herzlicher Dank! Auch dem TAXIKURIER als stets informativem Sprachrohr der Taxi München eG und buntem Kaleidoskop der Branche wünscht die IHK alles Gute für die Zukunft.

Peter Driessen
Hauptgeschäftsführer



Autobus Oberbayern GmbH

Autobus Oberbayern und die Taxi-München eG verbindet eine langjährige Partnerschaft. Vor rund 20 Jahren haben wir mit dem „Taxikreis“ – ein Zubringerservice für Busreisen – unser erstes gemeinsames Mobilitätsprojekt ins Leben gerufen. Auch heute ist die Taxi-München eG ein verlässlicher Partner. Unsere Fahrgäste schätzen den Taxiruf auf der Flughafenlinie, um schnell von der Haltestelle weiter durch die Stadt zu Ihrem Ziel zu kommen. Bei den Münchener Stadtrundfahrten arbeiten wir als Gesellschafter schon seit vielen Jahrzehnten sehr erfolgreich zusammen. Und in Zukunft? Die Mobilitätsbranche befindet sich mitten im Wandel. Die Digitalisierung und neue Akteure auf dem Mobilitätsmarkt erfordern eine Anpassung der Geschäftsmodelle. Die eigene Weiterentwicklung bietet dabei neue Chancen und Potentiale in der Zusammenarbeit. Eine noch engere Verknüpfung von Bus und Taxi erscheint da denkbar.

Mit freundlichen Grüßen

Nico Schoenecker
Geschäftsführer



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie

Als vor einhundert Jahren die Taxi-München eG gegründet wurde, war das Leben durch den 1. Weltkrieg von Mangel geprägt. Der Futtermangel für die Droschkenpferde führte dazu, dass die Droschkenkutscher am 17. November 1917 eine Wirtschaftsgenossenschaft gründeten. Daraus entwickelte sich eine der bedeutendsten Taxigenossenschaften Europas. Heute gehören 1.850 Taxiunternehmer mit ihren 3.480 Taxis der Taxi München eG an. Mit 10.000 sicheren Arbeitsplätzen stellt die Genossenschaft einen bedeutenden Teil des Münchner Wirtschaftsstandortes dar.

An 365 Tagen im Jahr sorgen die Taxifahrer der Genossenschaft für eine sichere Personenbeförderung, die unabhängig von Fahrgastaufkommen und Uhrzeit ist. Bei jedem Wetter können sich die Münchner auf ihre Taxler verlassen. Die Taxi-München eG als starker Partner des ÖPNV garantiert die sichere Personenbeförderung und ist der Mobilitätsgarant für Schüler, Behinderte und Senioren, besonders auch in den Randzonen des Ballungsgebietes. Als Ergänzung bietet die Taxi-München eG ein leistungsfähiges Verkehrsmanagement bei Schienenersatzverkehren und Zubringerdiensten. Der Münchner kann sich darauf verlassen, dass der Privatchauffeur am Taxistand an der nächsten Ecke schon wartet. Die einst aus der Not des Weltkriegs geborene Genossenschaft hat über alle Fährnisse der Geschichte Bestand gehabt und ist ein Stabilitätsanker für die mittelständischen Taxiunternehmen Münchens. Ich gratuliere der Taxi-München eG ganz herzlich zum 100-jährigen Jubiläum!

Ilse Aigner
Stellvertretende Ministerpräsidentin

Dr. Cichon & Partner*

Rechtsanwaltskanzlei

Tätigkeitsschwerpunkte

Dr. J. Cichon
Unfallschadenregulierung
Fahrerlaubnisrecht
Erbrecht

M. Werther*
Fachanwältin
für Verkehrsrecht
Zivilrecht

S. v. Kummer*
Fachanwalt
für Familienrecht
Sozialrecht

J. Buchberger*
Fachanwalt
für Strafrecht /
Bußgeldsachen

N. Nöker
Fachanwältin: Arbeitsrecht
Verwaltungsrecht

M. Wunderlich-Serban
Fachanwältin: Mietrecht
Privatinsolvenzen

A. Friedmann
Gewährleistungsrecht
Reiserecht

Johann-von-Werth-Straße 1, 80639 München, Tel.: 089 / 13 99 46 - 0, Fax: 089 / 16 59 51



Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Soziales

100 Jahre Taxi-München eG! Das ist wahrlich ein Grund zum Feiern! Für Bayern und München, vor allem aber für die vielen Menschen, die Sie seit einem Jahrhundert von A nach B befördern. Das Leben der Menschen in Bayern hat sich seit der Zeit Ihrer Gründung grundlegend verändert – die Bedeutung von Taxis für die Mobilität hat hingegen nichts von ihrer Aktualität verloren.

Gerade Menschen mit Behinderung, aber auch ältere Menschen sind im Alltag darauf angewiesen, Taxis zu nutzen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben in einer inklusiven Gesellschaft, die niemanden ausschließt. Deshalb freut es mich ganz besonders, dass wir den Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V. als engagierten Partner an unserer Seite haben. Gemeinsam verbessern wir Stück für Stück die Barrierefreiheit in Bayern.

Mit dem Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagenunternehmen habe ich im vergangenen Jahr eine Vereinbarung für die Barrierefreiheit getroffen. Mitgliedsunternehmen des Landesverbands können sich im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung zu Zielen der Barrierefreiheit bekennen und an Verhaltensregeln binden. Als Zeichen ihres besonderen Engagements für Barrierefreiheit erhalten die unterzeichnenden Unternehmen für ihre Taxis und Mietwagen über den Landesverband einen Aufkleber mit dem Signet „Bayern barrierefrei – Wir sind dabei!“

Bayern soll barrierefrei werden. Das ist das erklärte Ziel der Bayerischen Staatsregierung. Sie hat dazu das Programm „Bayern barrierefrei“ aufgelegt. Die Staatsregierung investiert viel Geld in den Abbau von Barrieren, allein von 2015 bis 2018 stellt sie ein Investitionsvolumen von fast 430 Millionen Euro zur Verfügung. Barrierefreiheit gelingt jedoch nur mit starken Partnern, die sich vor Ort für Barrierefreiheit einsetzen.

Ich danke deshalb noch einmal sehr herzlich für den Einsatz des Landesverbands und aller Taxiunternehmen, die sich unserer Vereinbarung bereits angeschlossen haben. Das ist ein großer Gewinn für die Barrierefreiheit in Bayern! Für die Zukunft wünsche ich der Taxi München eG alles Gute und uns allen, dass noch zahlreiche weitere Taxiunternehmen diesem beispielhaften Engagement folgen, um gemeinsam für die Menschen in Bayern Barrieren weiter abzubauen.

Mit den besten Wünschen für die kommenden 100 Jahre!

Ihr Johannes Hintersberger
Staatssekretär



Polizeipräsident München

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Münchner Taxiunternehmer,

im November 2017 werden es 100 Jahre, dass die Taxi-München eG von ihren Gründungsvätern aus der Taufe gehoben wurde. Gegründet als Wirtschaftsgenossenschaft zur gemeinschaftlichen, kostengünstigen Beschaffung von Pferdefutter für Droschken, stellt die Genossenschaft der Münchner Taxiunternehmer heute eine der größten Taxigenossenschaften in Europa dar und ist als verkehrliche Institution in der bayerischen Landeshauptstadt nicht mehr wegzudenken.

In diesen 100 Jahren entwickelte sich ein stetes Miteinander zwischen dem Münchner Taxigewerbe und der Münchner Polizei, das vor allem von gegenseitiger Unterstützung im beruflichen Alltag geprägt ist. Während jeder Taxifahrer und jede Taxifahrerin in allen Notsituationen, angefangen bei Streitigkeiten bis hin zu Überfällen, auf die sofortige Hilfe der Münchner Polizei vertrauen darf, unterstützen uns ihre Taxifahrer und Taxifahrerinnen im Rahmen von Fahndungen nach Straftätern und vermissten Personen.

Viele Straftäter und Vermisste konnten dadurch in den vergangenen Jahrzehnten ermittelt bzw. gefunden werden.

Ich gratuliere der Taxi-München eG zum 100. Firmenjubiläum und freue mich auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Ihr Hubertus Andrä
Polizeipräsident

Kfz-Meisterbetrieb
für aller Fabrikate
gut • preiswert • schnell • zuverlässig

Reparatur/Inspektion
Unfallinstandsetzung
TÜV & AU, und vieles mehr

Sonderpreis

EURO-TAXI Handels GmbH München
Schießstättstr. 12 • 80339 München • Tel. 089 7470145
Öffnungszeiten Montag-Freitag 8.00-18.00 Uhr



Allianz Arena München Stadion GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Taxifahrerinnen und Taxifahrer,

zum 100-jährigen Jubiläum der Taxi-München eG will ich Ihnen sehr herzlich gratulieren und mich für die seit vielen Jahren bestehende ausgesprochen gute und konstruktive Zusammenarbeit bedanken.

Es ist zugegeben nicht immer einfach, unsere Fußballgäste an den Spieltagen zur Allianz-Arena – und vor allem – nach Abpfiff von dort wieder nach Hause zu bringen. Umso mehr wissen wir Ihren großen Einsatz seit der Eröffnung im Jahr 2005 zu schätzen.

Wir freuen uns sehr auf die Fortführung unserer Partnerschaft und bedanken uns dafür sehr.

Viele Grüße

Jürgen Muth
Geschäftsführer



HM Sittenauer GmbH

Zum 100-jährigen Bestehen der Taxi-München eG möchte ich Ihnen ganz herzlich gratulieren und meine besondere Hochachtung für Ihr beachtliches Arbeits- und Leistungswerk zum Ausdruck bringen.

Der Erfolgsweg der Taxi-München eG stellt eine starke wirtschaftliche Heimat für alle Unternehmer aus dem Münchner Taxi-gewerbe dar.

Aber auch für die Firma Sittenauer ist die Taxi-München eG seit vielen Jahren ein wichtiger und zuverlässiger Partner zur Beförderung der Reisegäste von der Haustür zum Bus, getreu unserem Motto: „Urlaub von Anfang an!“

Taxi-München eG ist eine Erfolgsgeschichte, die aus der vereinten Zusammenarbeit erwächst und von Mitarbeitern getragen wird, die gemeinsam an einem Strang ziehen. So haben Sie nun 100 Jahre alle nur denkbaren Herausforderungen souverän gemeistert.

Mit meinen besten Glückwünschen zum Firmenjubiläum freue ich mich mit Ihnen auf viele weitere, gemeinsame Jahre.

Herzlichst

Michael Sittenauer
Geschäftsführer

ER-TAX

Taxameterdienst & Taxiausrüstung

Frankfurter Ring 97 • 80807 München

Tel.: 089 - 307 480 47

kontakt@er-tax.de

<ul style="list-style-type: none"> - Spiegeltaxameter - MCT-05 und MCT-06 (Neu) - Cey-System - Quittungsdrucker 	<ul style="list-style-type: none"> - Dachzeichen Kienzle - Magnet Dachzeichen - Sprechfunkgeräte - Datenfunk
---	--



Alles aus einer Hand !



AUTOGLAS-KRAFT

Sonderkonditionen für Taxis

Versicherungsabwicklung
Soforteinbau und Steinschlag-Reparatur

**Während einer Kaffeepause bei uns
wechseln wir Ihre Scheibe.**

Telefon 089 / 6 90 87 82

Albert-Schweitzer-Str. 68 • 82008 Unterhaching
(Agip-Tankstelle) www.autoglaskraft.de



Mobil in Deutschland e.V.

Zum 100-jährigen Jubiläum möchte ich der Taxi-München eG als Präsident des Automobilclubs Mobil in Deutschland e.V. herzlich gratulieren. Ein ganzes Jahrhundert sorgt das Taxi-Unternehmen schon dafür, dass man in München zuverlässig sein Ziel erreicht. Es ist eine Erfolgsgeschichte der Mobilität: 1.650 aktive Unternehmer, 3.000 Taxis und 9.000 festangestellte Fahrer sorgen dafür, dass Nachtschwärmer, Touristen, Geschäftsleute und Einheimische in der bayerischen Landeshauptstadt von A nach B befördert werden. Das Taxi ist eines der ältesten Personenbeförderungsmittel und integraler Bestandteil des Stadtbildes. Vorteile gibt es viele: Es ist rasch, komfortabel und verlässlich. Wenn man vom Taxi spricht, muss natürlich auch die Rolle des Taxifahrers angesprochen werden. Diese kennen nicht nur jeden Winkel der Stadt wie den eigenen Inhalt ihrer Hosentasche, sondern bringen uns sicher nach Hause, tragen unser schweres Gepäck, haben meist ein offenes Ohr für unsere Alltagsorgen und erteilen nicht selten weise Ratschläge.

Doch wie lange bleibt uns dieser mobile Vorzug noch erhalten? Dem Taxigewerbe droht durch die geplanten Dieselvebote im städtischen Raum eine Gefahr. Die Entwicklung und Beständigkeit des Taxis hängt stark von der Zukunft des Automobils und dem Ausbau des städtischen Straßennetzes ab. Dabei hat das Taxi im städtischen Raum schon eine lange Tradition. Anfangs waren es Pferdekutschen, dann die ersten motorisierten Droschken. Es gab viele Veränderungen und Entwicklungen, die das Taxigewerbe im Laufe der Jahre durchlaufen hat und bestimmt noch durchlaufen wird. Aber das Taxi bleibt das schnelle, bequeme und komfortable Verkehrsmittel in München. Es ist ein fester Bestandteil im Straßenbild und wird das auch die nächsten 100 Jahre bleiben. Wir von Mobil in Deutschland e.V. – als Verein selbst gerade erst 25 Jahre alt geworden – sagen herzlichen Glückwunsch zum runden herrlichen Jubiläum. Auf die nächsten 100 Jahre!

Dr. Michael Haberland
Präsident



WEISSER RING, Bayern-Süd

Sehr geehrter Herr Kuhle,
sehr geehrtes TAXIKURIER-Redaktionsteam,

ich möchte es nicht versäumen, der Taxi-München eG zu ihrem 100. Gründungsjubiläum herzlich zu gratulieren.

Für die Unterstützung durch Werbung im TAXIKURIER bedanke ich mich im Namen der von unseren ehrenamtlichen Mitarbeitern unterstützten Kriminalitätsoffer. Es ist gar nicht hoch genug anzuerkennen, wenn sich eine Firma oder eben Genossenschaft in der heutigen Zeit, die leider viel zu oft von Gewinnmaximierung und Egoismus geprägt ist, sozial engagiert.

Dieses Verantwortungsbewusstsein verdient unser aller Anerkennung.

Für die Zukunft wünsche ich Ihnen, Ihren Vorstands- und Aufsichtsratskollegen, den Mitarbeitern der Redaktion, Zentrale und Verwaltung weiterhin viel Erfolg und allen Genossenschaftsmitgliedern möglichst viele Fahraufträge und allzeit gute Fahrt.

Mit freundlichen Grüßen

Franz J. Pabst
Landesvorsitzender

Wenn alle den Verbrecher jagen, wer bleibt dann eigentlich beim Opfer?

Gemeinnütziger Verein zur Unterstützung von Kriminalitätsoffern und zur Verhütung von Straftaten e.V. • 420 Außenstellen bundesweit
Infos: Weberstr. 16, 55130 Mainz • www.weisser-ring.de

WEISSER RING

Helfen Sie mit!

Spendenkonto:
IBAN DE26 5507 0040 0034 3434 00
BIC DEUTDE5MXXX



Stadtwerke München/MVG

Liebe Mitglieder der Taxi-München eG,
sehr geehrte Damen und Herren,

München ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ganz einfach mobil. Schon vor mehr als 140 Jahren fuhr die erste Tram – eine Pferdebahn – durch unsere Stadt. Auch den Motorbus gibt es bereits seit 120 Jahren in München. Damit befindet sich die MVG seit jeher in bester Gesellschaft! Denn das Taxi ist mindestens genauso alt. Um die Jahrhundertwende zählte München rund 500 Pferdedroschken. Und die erste „Automobildroschke“ wurde am 18. Januar 1906 in Betrieb genommen.

Taxis ergänzen den Bus- und Bahnverkehr auf die individuelle Art – und können auch dann im Einsatz sein, wenn der ÖPNV vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Herausragende Beispiele für die enge und gute Zusammenarbeit zwischen MVG und Taxi-München eG sind vor allem der Schienenersatzverkehr (SEV) und der „Hol- und Bringservice“ für unserer Fahrerinnen und Fahrer Nachts und am frühen Morgen bestellen wir Taxis für unser Fahrpersonal, wenn es noch zu früh oder schon zu spät ist, um Bus- oder Bahnverbindungen nutzen zu können. Die Fahraufträge werden in unserem Haus automatisch disponiert und elektronisch an die Taxi-München eG übermittelt. Rund 100 Taxifahrten kommen so pro Tag zusammen. Unsere Fahrgäste profitieren von Taxis, wenn insbesondere die Tram nicht mehr weiterfahren kann, weil zum Beispiel ein Falschparker auf den Schienen steht. Dann ordert unsere Leitstelle kurzfristig Taxis, die den Schienenersatzverkehr für die Straßenbahn übernehmen und die Mobilität unserer Kunden sicherstellen. Rund 200 Mal pro Jahr kommen Taxis im SEV zum Einsatz.

Die Mobilität ist im Wandel. Wichtig ist unseren Fahrgästen heute vor allem, dass sie möglichst unkompliziert und schnell von A nach B kommen. Dafür nutzen sie nicht mehr nur ein bestimmtes, sondern schlicht und einfach das passende Verkehrsmittel – mal Bus, mal Bahn, das Fahrrad oder ein Auto. Die Vernetzung nimmt immer mehr zu. Die Grenzen zwischen individuelle Mobilität und Massentransport verblassen oder sie werden unwichtig. Für die MVG und die Taxi-Genossenschaft werden sich daher auch in Zukunft vielfältige Möglichkeiten der Zusammenarbeit bieten. Darauf freuen wir uns. Denn wir wissen: Auf die Taxi-Unternehmer können wir in München zählen!

Die MVG gratuliert zum Jubiläum!

Ingo Wortmann
Vorsitzender

100 Jahre Taxi-München eG - eine Erfolgsgeschichte

Wir gratulieren
der TAXI-MÜNCHEN eG
ganz herzlich
und bedanken uns für die
langjährige erfolgreiche
Zusammenarbeit!

Stimmer & Sohn GmbH

Lindberghstraße 20 • 80939 München
Annahme 089/34 84 40 • Büro 089/321 99 29-3



**Taxi-
werkstätte**



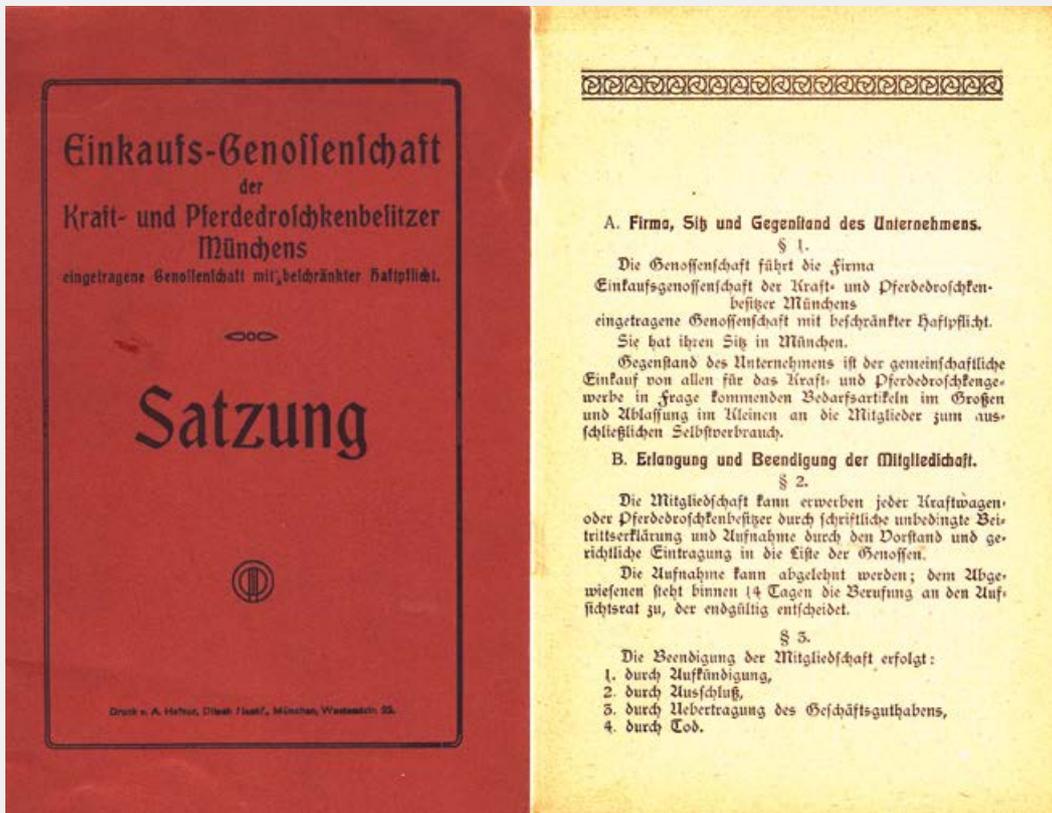
- Unfallinstandsetzung
- Kfz-Reparaturwerkstätte
- spontane Hilfe



Taxi-München eG/Archiv

→ **SATZUNG – DER STATUT ZUM ZEITPUNKT DER GRÜNDUNG**

Untrennbar verbunden mit dem Genossenschaftswesen in Deutschland ist der Name Friedrich Wilhelm Raiffeisen. Mit der Gründung des „Heddendorfer Darlehnsverein“ im Jahr 1864 legte der Sozialreformer den Grundstein für das heutige Genossenschaftswesen, der Verein gilt als die erste Genossenschaft im Raiffeisenschen Sinne. Die Definition einer Genossenschaft ist der Zusammenschluss von natürlichen oder juristischen Personen zum Zwecke der wirtschaftlichen und sozialen Förderung der Mitglieder durch gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb. Die Rechtsgrundlage für das Genossenschaftswesen bildet das Genossenschaftsgesetz. Gesetzliche Voraussetzung zur Gründung einer Genossenschaft ist eine Satzung mit vorgeschriebenen Mindestinhalt. Diese Regelung hatte bereits vor 100 Jahren bestand, und so legten sich die Gründungsväter der Taxi-München eG folgende Satzung zugrunde.



§ 4.

Die Aufkündigung ist nur auf den Schluß des Geschäftsjahres, das ist des Kalenderjahres, zulässig und muß mindestens 24 Monate vorher schriftlich erfolgen.

Ein Genosse kann ferner ausgeschlossen werden:

1. wenn er seine satzungsgemäßen Verpflichtungen nicht erfüllt,
2. wenn er nach der Anschauung des Vorstandes den Interessen der Genossenschaft zuwiderhandelt,
3. wenn über sein Vermögen der Konkurs eröffnet ist,
4. wegen Verlustes der bürgerlichen Ehrenrechte.

Der Ausschluß erfolgt durch den Vorstand und Aufsichtsrat. Dem Ausgeschlossenen steht binnen 14 Tagen die Berufung an die nächste Hauptversammlung zu, einzureichen beim Vorstand.

Im Falle des Todes eines Genossen gilt dieser mit dem Schluß des Geschäftsjahres, in dem der Tod erfolgt ist, als ausgeschieden.

§ 5.

Die Uebertragung des Geschäfts-guthabens und das Ausscheiden aus der Genossenschaft nach der Bestimmung des § 76 des Genossenschaftsgesetzes ist mit Genehmigung des Vorstandes gestattet.

C. Rechte und Pflichten der Genossen.

§ 6.

Die Mitglieder der Genossenschaft sind berechtigt:

1. mit gleichem Stimmrecht an allen Beschlüssen und Wahlen in den Hauptversammlungen teilzunehmen,
2. die vom Vereine gebotenen Vorteile zu genießen,
3. eine Warendividende nach Verhältnis der Einkäufe zu beanspruchen, vorausgesetzt, daß eine solche Dividende überhaupt festgesetzt und verteilt wird.

§ 7.

- Jeder Genosse ist dagegen verpflichtet:
1. den festgesetzten Geschäftsanteil einzubezahlen,

2. diesen Satzungen, den Beschlüssen und dem Interesse der Genossenschaft nicht entgegenzuhandeln,
3. für die Verbindlichkeiten der Genossenschaft, soweit das Vereinsvermögen nicht ausreicht, nach Maßgabe des Gesetzes für Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht bis zu dem durch die Satzungen bestimmten Betrage zu haften,
4. die ihm vom Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam für Uebertretung der Satzungen und Genossenschaftsbeschlüsse auferlegte Vertragsstrafe zu entrichten,
5. seine im Geschäftsverkehr mit der Genossenschaft zu betätigenden Zahlungen mittels Schecks zu leisten.

D. Geschäftsanteil der Mitglieder.

§ 8.

Der Geschäftsanteil beträgt 500 Mark, von denen 10 Prozent sofort beim Eintritt einzubezahlen sind.

Ueber weitere Einzahlungen auf die Geschäftsanteile beschließt die Hauptversammlung.

§ 9.

Kein Mitglied darf mehr als 3 Anteile besitzen.

§ 10.

Der Genosse, welcher sich auf mehr als einen Geschäftsanteil beteiligen will, hat darüber eine von ihm zu unterzeichnende unbedingte Erklärung dem Vorstande einzureichen. Ueber die Zulassung auf diese weiteren Geschäftsanteile entscheidet der Vorstand und Aufsichtsrat.

§ 11.

Das Geschäfts-guthaben kann von dem Genossen während seiner Mitgliedschaft weder ganz noch teilweise aus der Kasse der Genossenschaft zurückgezogen werden; auch sind sämtliche Verfügungen des Genossen über dasselbe der Genossenschaft gegenüber unwirksam.

§ 12.

Bei dem Ausscheiden eines Genossen ist dem Ausge-

schiedenen oder dessen Erben binnen 6 Monaten das Geschäfts-guthaben, wie es auf Grund der für den Jahres-schluß festgestellten Bilanz einschließlich des Gewinn- und Verlustanteiles aus dem letzten Geschäftsjahre berechnet ist, ohne Zins ausbezahlen.

Ist durch die Geschäftsverluste das Guthaben ganz erschöpft und reicht auch sonst das Vermögen der Genossenschaft einschließlich des Reservefonds und der Geschäfts-guthaben der übrigen Genossen nicht zur Deckung der Schulden der Genossenschaft aus, so hat der Ausgeschiedene von dem fehlbetrage den ihn treffenden Anteil an die Genossenschaftskasse binnen 2 Wochen nach der an ihn abgeforderten Auf-forderung zu bezahlen.

Der Anteil wird nach dem Verhältnisse der Geschäfts-guthaben der Mitglieder berechnet.

E. Haftpflicht.

§ 13.

Die Mitglieder haften für die Verbindlichkeiten der Genossenschaft nur bis zur Höhe der Haftsumme, die dem Geschäftsanteile gleich ist.

F. Rücklagen (Reservefonds).

§ 14.

Zur Deckung etwaiger sich aus der Bilanz ergebender Verluste ist ein Reservefonds zu bilden, dem die Eintritts-gelder und mindestens 10 Prozent des jährlichen Reingewinnes (solange zuzuführen sind, bis er die Höhe des Gesamt-betrages der Geschäftsanteile erreicht hat, oder im Falle der späteren Verringerung durch Verluste wieder erreicht hat.

Der Reservefonds verbleibt der Genossenschaft bis zu ihrer Auflösung. Früher ausgeschiedene Mitglieder haben an ihn keinen Anspruch.

§ 15.

Das Eintrittsgeld beträgt 5 Mark im ersten, 10 Mark im zweiten, 20 Mark in den weiteren Jahren.

G. Ordnung und Leitung der Genossenschafts-angelegenheiten.

§ 16.

Die Organe der Genossenschaft sind:

1. der Vorstand,
2. der Aufsichtsrat,
3. die Hauptversammlung (Generalversammlung).

I. Vorstand.

§ 17.

Der Vorstand besteht aus mindestens 2 Personen, die von der Hauptversammlung auf Vorschlag des Aufsichtsrates mit absoluter Stimmenmehrheit bis zu der im zweiten Jahre nach der Wahl stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung gewählt werden. Wird im ersten Wahlgange die absolute Stimmenmehrheit nicht erreicht, so findet zwischen den Beiden, auf welchen die meisten Stimmen entfielen, eine engere Wahl statt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Die erste Vorstandswahl erfolgt durch die Gründungs-Versammlung und zwar nur auf Kriegsdauer, bezw. bis zur ersten nach Kriegsende stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung.

§ 18.

Der Vorstand vertritt die Genossenschaft gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte selbständig, soweit er nicht durch Satzung und Hauptversammlungs-Beschluß oder sonstige Geschäfts-Anweisungen beschränkt ist. Zwei Vorstandsmitglieder können für die Genossenschaft rechts-verbindlich zeichnen und Erklärungen abgeben.

§ 19.

Die Obliegenheiten der Vorstandsmitglieder regelt die vom Vorstande und Aufsichtsrate aufgestellte Geschäfts-Anweisung.

§ 20.

Der Vorstand hat am Schluß jeden Monats den Kassa-Ab-schluß dem Aufsichtsrate einzureichen. Nach dem Jahres-

schluß hat er die Inventur, Bilanz, Gewinn- und Verlust-Rechnung aufzustellen und dem Aufsichtsrat vorzulegen, auch der Hauptversammlung über seine Tätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahre Bericht zu erstatten.

II. Aufsichtsrat.

§ 21.

Der Aufsichtsrat besteht aus 3-7 Mitgliedern, die durch die Hauptversammlung nach absoluter Stimmenmehrheit alljährlich neu gewählt werden, erstmals auf Kriegsdauer. Wiederwahl ist zulässig.

§ 22.

Der Aufsichtsrat wählt einen Vorsitzenden, einen Stellvertreter und einen Schriftführer und faßt seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit der in der Sitzung Erschienenen. Er ist beschlußfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder anwesend sind. Ueber die Sitzungen des Aufsichtsrates ist ein Protokoll anzufertigen, das von sämtlichen anwesenden Mitgliedern zu unterschreiben ist.

§ 23.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung nach jeder Richtung hin gemäß § 38 des Genossenschafts-Gesetzes zu überwachen.

§ 24.

Dem Aufsichtsrate liegt die Prüfung der Inventur, der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung und die Verteilung von Ueberschuß und Verlust ob. Desgleichen hat er bei den geleglich vorzunehmenden Revisionen der Genossenschaft mitzuwirken und über das Ergebnis der Revision in der nächsten Hauptversammlung zu berichten.

§ 25.

Vorstand und Aufsichtsrat haben gemeinsam zu beschließen:

1. Ueber den Ausschluß von Mitgliedern
2. über die Grundsätze der Geschäftsführung und Umfang des Geschäftsbetriebes

3. über die Geschäftsanweisungen für den Vorstand
4. über außerordentliche Ausgaben im Betrage von über 15 000 Mark
5. über die einem Genossen für Uebertretung von Satzung und Genossenschaftsbeschlüssen aufzuerlegenden Verstrafsstrafen
6. über den Abschluß von Verträgen, die wiederkehrende Verpflichtungen der Genossenschaft begründen
7. über die Zulassung von Mitgliedern zur Beteiligung mit weiteren Geschäftsanteilen

Die gemeinsamen Sitzungen sind nur beschlußfähig, wenn wenigstens die Hälfte Aufsichtsratsmitglieder und wenigstens zwei Vorstandsmitglieder anwesend sind. Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gemeinsam gefaßt.

III. Hauptversammlung.

§ 26.

Die ordentliche Haupt-Versammlung findet alljährlich innerhalb der ersten drei Monate des Geschäftsjahres statt. Sie wird unter Angabe von Ort und Tag sowie der Tagesordnung vom Vorstand berufen.

Die Einladung erfolgt in der Zeitung „Die Drecksche“ mittels eingeschriebenen Briefes je mit einer Frist von mindestens 7 Tagen.

Anträge für die Tagesordnung müssen rechtzeitig beim Vorstand schriftlich angebracht werden.

§ 27.

Außerordentliche Haupt-Versammlungen können vom Vorstand sowie vom Aufsichtsrat nach Bedürfnis berufen werden und zwar in gleicher Weise wie die ordentliche Hauptversammlung.

§ 28.

Den Vorsitz in den Hauptversammlungen führt der Vorsitzende des Aufsichtsrates oder dessen Stellvertreter oder ein Vorstandsmitglied und ernennt aus der Zahl der erschienenen Genossen einen Protokollführer.

§ 29.

Der Beschlußfassung der Hauptversammlung unterliegen insbesondere:

1. Abänderung der Satzungen
2. Wahl des Aufsichtsrates und des Vorstandes
3. Genehmigung der Bilanz und Erteilung der Entlastung nach Bericht des Aufsichtsrates, Verteilung von Ueberschuß und Deckung von Verlust
4. Erwerb und Veräußerung von Grundeigentum
5. Entscheidung auf die Berufung von ausgeschlossenen Mitgliedern
6. Entscheidung über Beschwerden gegen die Geschäftsführung des Vorstandes und des Aufsichtsrates
7. Verfolgung von Rechtsansprüchen gegen Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates, sowie die Wahl der Bevollmächtigten zur Führung von Prozessen gegen Mitglieder des Aufsichtsrates
8. Auflösung der Genossenschaft
9. Widerruf der Bestellung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern
10. Erhöhung der Geschäftsanteile und der Haftsumme
11. Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens.

Zu Ziffer 8-11 ist eine Mehrheit von 3/4 der in der Hauptversammlung anwesenden Genossen nötig; sonst genügt einfache Stimmenmehrheit.

§ 30.

Ueber die Verhandlungen der Hauptversammlung ist ein in ein Protokollbuch einzutragendes Protokoll aufzunehmen, das vom Vorsitzenden, dem Protokollführer und 2 anderen anwesenden Genossen zu unterzeichnen ist.

H. Rechnungsweien.

§ 31.

Das Geschäftsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen. Am Schluß des Geschäftsjahres hat der Vorstand unverzüglich nach den Vorschriften der §§ 39-41 des Handelsgesetzbuches die Inventur und die Bilanz aufzustellen

und den Abschluß der Bücher sowie die Aufstellung der Jahresrechnung zu bewirken und dem Aufsichtsrat mit einem Geschäfts-Berichte bis spätestens Ende März zu überreichen.

§ 32.

Außer den Vereinschulden sind bei der Bilanz der Reservefonds, die Geschäftsanhaben der Mitglieder unter den Passiven, der Wert des beweglichen und unbeweglichen Inventars nach Abzug der gewöhnlichen Abmähungsquote oder der darauf vorgenommenen größeren Abschreibungen, der Wert der bei der Inventur vorgefundenen Warenvorräte, der Kassenbestand, die Wertpapiere, höchstens zum Tageskurs, sowie die ausstehenden Forderungen unter den Aktiven anzusehen; dabei sind aber etwaige unsichere Forderungen nach ihrem wahrscheinlichen Werte aufzuführen, uneinbringliche aber ganz auszuscheiden.

§ 33.

Ueber die Verwendung des Ueberschusses (Reingewinnes) beschließt die Hauptversammlung.

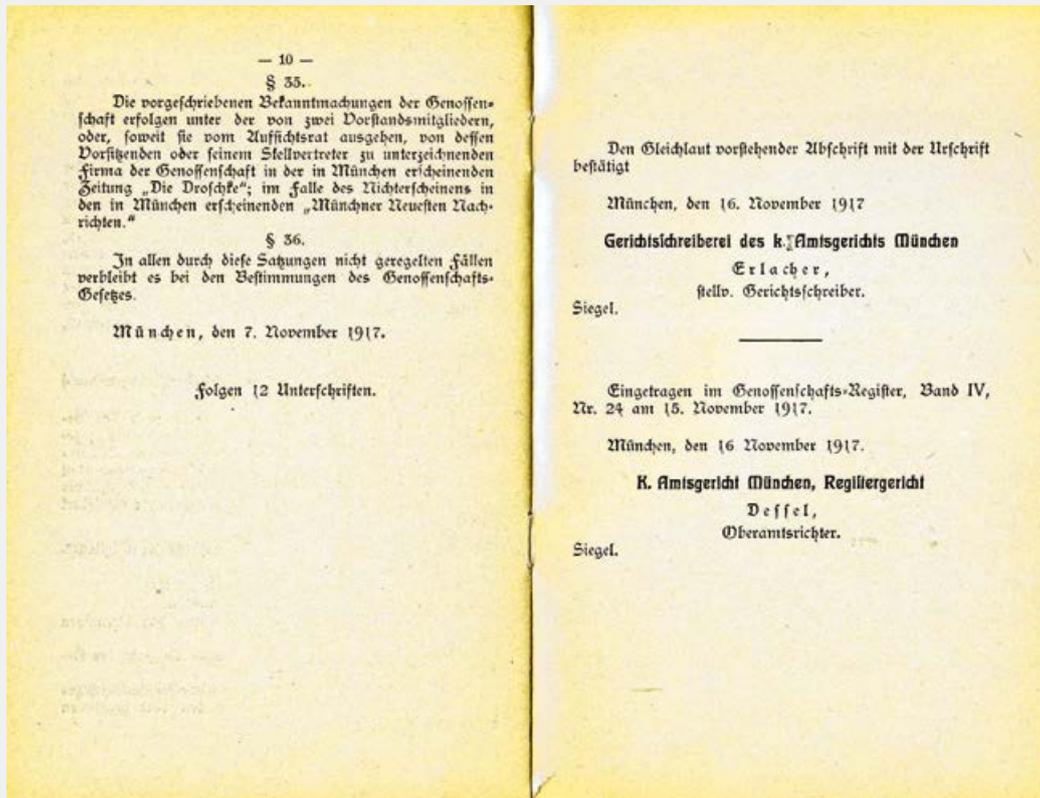
Der Ueberschuß wird, soweit er nicht nach den Beschlüssen der Hauptversammlung dem Reservefonds zuzuschlagen, zu Abschreibungen an Bestandteilen des Reinvermögens zu bewahren oder zu anderen Zwecken zu verwenden ist, an die Mitglieder als Warendividende nach Verhältnis ihrer Einkäufe verteilt, wobei nach unten auf volle Mark abgerundet wird.

1. Auflösung der Genossenschaft und Haftung der Mitglieder.

§ 34.

Die Auflösung der Genossenschaft erfolgt:

1. durch Beschluß der Hauptversammlung
2. durch Eröffnung des Konkurses über das Vermögen der Genossenschaft
3. durch Beschluß des Gerichts, wenn die Zahl der Genossen weniger als 7 beträgt
4. durch Beschluß der im § 81 des Genossenschaftsgesetzes bestimmten Behörde und nach den dort gegebenen Vorschriften.



Das Feiern geht weiter!

Wir selbst sind eben volljährig geworden
und nun ein Jahrhundert
Taxi-München eG.
Die besten Wünsche von uns!



SIGHTSEEING? TAXIGUIDE!!

Geprüfte Taxi Guides
und offizielle Gästeführer
der Stadt München.

Offizielle Guides
für die Gedenkstätte Dachau.

Servicetelefon: 0175 4812848

Ballnath // Assekuranz



Taxi-Versicherung vom Spezialisten

- ▶ Versicherungsvergleich
- ▶ Sondertarife für große und kleine Taxi-Flotten
- ▶ Sondertarife für Einzelunternehmer und Familienbetriebe
- ▶ Sondertarife für Neugründer

**Kfz, Rechtsschutz, Betriebshaftpflicht,
Schutzbrief, Garantie**

Mit Sicherheit ein guter Partner

Ballnath Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
Brudermühlstr. 48a
81371 München

Tel.: 089/89 80 61-0
Fax: 089/89 80 61-20

info@ballnath.de
www.ballnath.de

→ DIE GESCHICHTE DER DEUTSCHEN MARK

Der Name Mark geht auf das germanische „marka“ zurück und bezeichnete im Mittelalter unterschiedliche Gewichtseinheiten. Zum Beispiel wog die Kölner Mark 233,856 Gramm, die Nürnberger oder Wiener Mark dagegen 237,52 bzw. 280,664 Gramm. Verwendet wurde der Begriff ebenfalls für Gebiete (Steiermark), für Grenzzeichen (Markstein) und die Grenze selbst (Grenzmark).

Bereits im 12. Jahrhundert gab es erste Vereinbarungen über die Nutzung der Marken, allgemeine Regelungen für Organisation, Umfang und Nutzung eines Gebiets, woraus später das Markenrecht für Produkte entstand.

Mit „marc“ war aber auch das Zeichen der Herrschenden gemeint, das in Barren und Münzen eingeprägt wurde. Später ging der Ausdruck auf das Edelmetall selbst über und bezeichnete schließlich ein Geldstück von bestimmtem Gewicht. Die ersten Mark-Silbermünzen tauchten im 16. Jahrhundert in Norddeutschland auf. 1759 entsteht in Wien das erste Papiergeld der deutschen Länder. Zwischen 1792 und 1834 beträgt das Wertverhältnis 1:15 für eine Goldmünze zu einer Silbermünze beim amerikanischen Dollar.

1871 wird das Münzwesen mit Gründung des Deutschen Kaiserreichs vereinheitlicht. Bis dahin gab es viele unterschiedliche Währungen, wie Taler, Groschen, Kreuzer, Heller und Gulden. Nur der Silbertaler kann sich noch halten und wird erst 1907 außer Kurs gesetzt. Die neue Geldwährung basiert auf der Goldmark. Der Aufteilung der Währung in Mark und Pfennige lag das Dezimalsystem zugrunde.

Seit 1909 wurden in Deutschland Banknoten als gesetzliches Zahlungsmittel akzeptiert und konnten bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges jederzeit in Goldmark umgetauscht werden. Ab 1922 beginnt in Deutschland die Hyperinflation. Die Bun-



desbank gibt im November einen Geldschein über 100 Billionen Mark aus. Daher trat am 15. November 1923 eine neue Währungsordnung in Kraft. Die Rentenmark wird Zahlungsmittel, die in dem Wert einer Goldmark entspricht. Die Papiermark ist nichts mehr wert, für ein Dollar erhält man 4,2 Billionen Papiergeld. In den nächsten Monaten gelingt es der Regierung den Kurs der neuen Währung zu stabilisieren. Im Anschluss wird am 30. August 1924 die Reichsmark zum gesetzlichen Zahlungsmittel.

Die Deutsche Mark (DM oder D-Mark) löst am 21. Juni 1948 die Reichsmark als gesetzliche Währungseinheit ab. Aus zehn Reichsmark wurden eine D-Mark, die „Bank deutscher Länder“ hatte das Münzausgaberecht inne. Weitere Prägeanstalten kommen 1950 hinzu, die Münzen tragen nun den Aufdruck „Bundesrepublik Deutschland“. Der eingeprägte Buchstabe verrät, wo die Münze das Licht der Welt erblickt hat: München (D), Stuttgart (F), Karlsruhe (G) und Hamburg (J). Ab 1990 wurde auch in Berlin

(A) geprägt. In der Sowjetischen Besatzungszone werden Mark als gesetzliches Zahlungsmittel ab 1948 von der Deutschen Notenbank und ab 1968 von der Staatsbank der DDR herausgegeben.

Die D-Mark war gesetzliches Zahlungsmittel in der Bundesrepublik Deutschland bis zur Einführung des Euro am 1.1.2002. Für zwei Mark bekam man ungefähr einen Euro. Heute sind noch knapp 13 Milliarden D-Mark im Umlauf, weil das Geld gehortet oder einfach vergessen wurde. Kein anderes Volk besitzt so viele alte Münzen und Scheine einer alten Währung. Die D-Mark kann noch immer bei allen Filialen der Bundesbank umgetauscht werden. Klüger ist es allerdings, sich bei Sammlern zu erkundigen, denn Mark- und Pfennigstücke mit gewisser Prägung haben einen erheblichen Wert. (FK)



→ UNTERSUCHUNG DES DEUTSCHEN KRAFTDROSKKENGWERBES

Am 11. Juni 1931 reichte Diplom-Kaufmann Josef Hüls seine Arbeit bei der Technischen Universität München zur Erlangung der Würde eines Doktors der Technischen Wissenschaften ein. Im Folgenden einige ausgewählte Daten der Erhebung aus den vier größten deutschen Städten im Jahr 1930. Zum 1. Juli 1930 waren in Deutschland 26.819 öffentliche Droschken vorhanden. Im Bundesdurchschnitt entfiel eine Kraftdroschke auf 3.030

Einwohner. Die Doktorarbeit kritisiert die unterschiedliche Kenntlichmachung der Droschken, in Beziehung auf Farbe der Karosserie, des Aufbaus und der Aufschriften: „so dass es im Interesse des reisenden Publikums sehr zu begrüßen wäre, wenn durch Zusammenarbeit des Reichsinnenministeriums mit dem Verband des deutschen Kraftdroschkengewerbes eine einheitliche Regelung erfolgt.“ (FK)

1930	Berlin	Hamburg	Köln	München
Einwohner	4.346.437	1.144.576	736.914	730.000
1 Droschke je Einwohner	483	901	1.149	1.460
Droschken gesamt	8.483	1.271	642	500
→ davon Pferdedroschken	121	–	1	–
Unternehmer gesamt	3.318	694	451	414
→ mit 1 Fahrzeug	1.627	387	297	349
→ mit 2–3 Fahrzeugen	1.288	281	148	60
→ mit 4–10 Fahrzeugen	353	20	5	5
→ mit 11 und mehr Fahrzeugen	50	6	1	–
Fahrpreis 3 km bei Tage	1,55	1,60	1,40	1,50
Wartezeit pro Stunde	3,00	2,00	3,00	3,00
Zuschlag für Gepäck/Hunde	0,35	0,50	0,50	0,50



*Wir gratulieren
der Taxi München eG
zum 100. Jubiläum und
wünschen weiterhin
viel ERFOLG.*

Unsere Fahrzeuge sind sowohl mit
Isarfunk als auch mit EG Datenfunk
ausgestattet.

Mercedes E-Klassen
24 Stunden Service

Tel: 089/ 90 16 40 87

Mobil: 0160/ 187 22 88



TAXIVERSICHERUNG

Wir bieten Ihnen für Taxen und Mietwagen:

- ✓ Preisgünstige Sondertarife für Taxen und Mietwagen
- ✓ Besondere Flottenkonditionen ab 3 Konzessionen
- ✓ Sondereinstufungen für Neueinsteiger
- ✓ Rechtsschutz- und Betriebshaftpflichtkonzepte
- ✓ **NEU:** Taxi-Schuttbrief inkl. Leistung für Leih-taxi



Carl-Zeiss-Str. 49
85521 Riemerling/Ottobrunn
Telefon 089 / 58 90 96-70

Web www.fvo-finanz.de
E-Mail info@fvo-finanz.de

INFORMATION

→ TAXIORGANISATIONEN

2017 wird die Taxi-München eG 100 Jahre alt. Doch wie alt sind die anderen Taxiorganisationen in der Bundesrepublik?

Taxi-Ruf Bremen	1894
Taxi-München eG	1917
Taxi Frankfurt	1919
Taxi Nürnberg	1925
Taxi Stuttgart	1928
Taxi Düsseldorf eG	1928
Taxi Köln	1937
Taxi Berlin WBT	1938
Taxi Chemnitz	1946
Taxi Dresden	1946
Taxi Bonn	1960
Taxi Hamburg	1962



istockphoto

INFORMATION

WERBEN IM TAXIKURIER

**WIR UNTERBREITEN IHNEN
GERNE EIN ANGEBOT ...**

Anzeigenverwaltung:

Taxi-München eG
Engelhardstraße 6
81369 München

Ansprechpartner:

Frau Birgit Heller, Telefon: (089) 21 61- 877

E-Mail: anzeigen@taxi-muenchen.de
Internet: www.taxi-muenchen.de



istockphoto



istockphoto

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

→ MEILENSTEINE

- 1158 Gründung durch Heinrich den Löwen (14.6.)
- 1214 München wird zum ersten Mal urkundlich als Stadt bezeichnet
- 1255 München wird Residenzstadt der Wittelsbacher
- 1494 Einweihung der Frauenkirche, dem Wahrzeichen Münchens
- 1589 Eröffnung des Münchner Hofbräuhauses
- 1789 Der Englische Garten wird der Öffentlichkeit übergeben
- 1806 München wird Hauptstadt des Königreichs Bayern
- 1810 Erstes Oktoberfest (17.10.)
- 1818 Bayern erhält eine Verfassung
- 1825 König Ludwig I. wird inthronisiert
- 1848 München wird zu einer Kunststadt mit Weltruf
- 1839 Die erste Eisenbahn fährt von München nach Augsburg (1.9.)
- 1848 König Max II. regiert Bayern
- 1864 Ausbildung des „Maximilianstils“ in der Architektur
- 1864 König Ludwig II. tritt seine Regentschaft an
- 1886 Blüte des Musiklebens und des Kunsthandwerks
- 1901 München hat 500.000 Einwohner
- 1917 Gründung der heutigen Taxi-München eG
- 1918 Kurt Eisner ruft die Republik aus (7.11.)
- 1923 Der Hitler-Putsch scheitert (9.11.)
- 1933 Machtergreifung der Nationalsozialisten (9.3.)
- 1939 Missglücktes Attentat auf Hitler im Bürgerbräukeller
- 1945 Der Einmarsch der Amerikaner bedeutet das Kriegsende (30.4.)
- 1957 Am 15. Dezember hat München eine Million Einwohner
- 1972 XX. Olympische Sommerspiele in München (26.8. – 11.9.)
- 1974 Fußballweltmeisterschaft
- 1983 Internationale Gartenbauausstellung (IGA)
- 1992 Eröffnung des neuen Münchner Flughafens (17.5.)
- 1998 Eröffnung des neuen Messegeländes in Riem (12.2.)
- 2002 Eröffnung der Pinakothek der Moderne (17.9.)
- 2005 Eröffnung der Allianz-Arena (30.5.)
- 2006 Eröffnungsspiel der Fußballweltmeisterschaft (9.6.)
- 2006 Einweihung der Synagoge und des Jüdischen Gemeindezentrums (9.11.)
- 2008 Festsommer zum 850-jährigen Stadtjubiläum
- 2010 200-jähriges Jubiläum des Oktoberfestes mit „Historischer Wiesn“
- 2012 40-jähriges Jubiläum des MVV und des Olympiaparks
- 2015 Eröffnung des NS-Dokumentationszentrum München (1.5.)
- 2015 Am 8. Mai hat München 1,5 Millionen Einwohner
- 2017 Die Münchner Taxigenossenschaft wird 100 Jahre alt



TAXI do.tv

IHR INFOTAINMENT IM TAXI



- ▶ *KOSTENLOSE UNTERHALTUNG FÜR DEN FAHRGAST*
- ▶ *WERBEEINAHMEN OHNE AUFWAND*
- ▶ *ALLES AUS EINER HAND*



www.taxido.tv / info@taxido.tv

HALLO TAXI!

DIESE PREISE KOMMEN WIE GERUFEN



TOYOTA

NICHTS IST
UNMÖGLICH

HYBRID
SYNERGY
DRIVE



JETZT AUF HYBRID-TECHNOLOGIE UMSTEIGEN!

Auris Touring Sports Hybrid Edition S

1.8 VVT-i Hybrid (Elektro- und Verbrennungsmotor),
Systemleistung 100 kW (136 PS), stufenloses Automatikgetriebe

Ausstattungs-Highlights:

- Taxi-Paket „Intax“
- Fernlichtassistent
- Abblendautomatik
- Rückfahrkamera
- Pre-Collision System
- Verkehrszeichenerkennung
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Sitzheizung vorne

Hauspreis (inkl. MwSt.)

24.890 €

Monatl. Finanzierungsrate ¹⁾

379 €

Anzahlung in Höhe der MwSt.
Nettodarlehensbetrag
Bearbeitungsgebühr
geb. Sollzins p.a.
Effektiver Jahreszins
Laufzeit

4.269,84 €
20.620,16 €
0,00 €
3,92%
3,99%
60 Monate

Prius+ MPV Hybrid Comfort

1.8 VVT-i Hybrid (Elektro- und Verbrennungsmotor),
Systemleistung 100 kW (136 PS), stufenloses Automatikgetriebe

Ausstattungs-Highlights:

- Taxi-Paket „Intax“
- Scheinwerfer (LED-Abblendlicht)
- Ledersitze (mit Sitzheizung Fahrer/Beifahrer)
- Rückfahrkamera
- Toyota Touch & Go 2
- Geschwindigkeitsregelanlage, elektronisch
- Smart-Key System
- Klimaautomatik

Hauspreis (inkl. MwSt.)

30.690 €

Monatl. Finanzierungsrate ¹⁾

469 €

Anzahlung in Höhe der MwSt.
Nettodarlehensbetrag
Bearbeitungsgebühr
geb. Sollzins p.a.
Effektiver Jahreszins
Laufzeit

5.173,03 €
25.516,97 €
0,00 €
3,92%
3,99%
60 Monate

Kraftstoffverbrauch und Energieeffizienz: Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 3,9/3,9/3,5 l/100 km, CO₂-Emissionen komb. 81 g/km. Energieeffizienzklasse A+.
1) Ein Finanzierungsangebot der Toyota Kreditbank GmbH, Toyota-Allee 5, 50858 Köln. Das Angebot entspricht dem Beispiel nach §6a Abs. 3 PAngV. Unser Autohaus vermittelt Darlehensverträge mehrerer bestimmter Darlehensgeber. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen.



DIT München GmbH

3 x in München

Taxi-Kompetenz-Center:
80687 München | Landsberger Str. 222

Taxi-Service-Stützpunkte:
80807 München | Frankfurter Ring 166
81673 München | Neumarkter Str. 80

Ihr Taxi-Ansprechpartner
(Landsberger Straße):

Peter Szitar
Tel.: 089 / 547177-27
peter.szitar@toyota-dit.de

