

EUROCAB BERLIN 2011

Vom 15. bis 17. Juni fand im Hotel am Müggelsee das Treffen der fms-Anwender-Zentralen „EUROCAB 2011“ statt. Austrosoft/fms Datenfunk entwickelt, liefert und wartet eine ausgefeilte Technologie zur Vermittlung von Fahraufträgen an Taxen und zur Steuerung und Verwaltung großer Fuhrparks. EUROCAB ist die Organisation der Anwender dieser Technologie. Beides ist hier schon ausführlich erläutert worden.

Mitte Juni trafen sich über 200 Vertreter von deutschen und europäischen Taxizentralen und zahlreiche Gäste aus der Zulieferbranche und aus dem Taxigewerbe in Berlin. Im Lauf des 15. Juni trafen die Teilnehmer ein, registrierten sich und aßen gemeinsam zu Abend. Am Morgen des 16. Juni hieß Hermann Waldner als Gastgeber des EUROCAB 2011 die Besucher im großen Meeting-Saal des Hotels am Müggelsee willkommen. Die Veranstaltung wurde im weiteren Verlauf von ihm moderiert und geleitet. Schon im Vorfeld hatte er die hier verhandelten, überaus wichtigen überregionalen Aktivitäten und Visionen ganz entscheidend angeschoben. Auch Koen van Oorschot, der Präsident der EUROCAB-Organisation, hielt eine kurze Begrüßungsrede.

Gerhard Buchholz, Chef der Strategischen Unternehmensentwicklung visitBerlin/Berlin Tourismus Marketing GmbH, als Vertreter des offiziellen Berlin, lobte die positive Entwicklung des Berliner Taxigewerbes und die gute Zusammenarbeit von Taxi Berlin und mit seiner BTM, der IHK, den Verbänden, der Presse und, nicht zuletzt, mit den Hotels, die 40% Gesellschafteranteil an der BTM halten. Allein 23 Fünf-Sterne-Hotels in unserer Stadt mit ihren gut betuchten Gästen stellen ein erhöhtes Anspruchsniveau. Mit 21 Mio. hat sich die Übernachtungszahl seit 2000 verdoppelt. In diesem Jahr soll die 30 Mio.-Marke geknackt werden.

Die Rolle des Taxigewerbes für das Erscheinungsbild der Stadt wurde lange Zeit von der Politik und der BTM nicht gebührend gesehen. Dies ändert sich gerade. Die Auszeichnung von Taxi Berlin mit dem 2. Platz beim Grenander Award ist ein schöner Erfolg in diesem Prozess und Ansporn, einmal Erster zu werden. Alle Gäste sind Botschafter dieser Stadt. Herr Buchholz ist stolz, dass Europas Taxen in Berlin tagen.

Michael Müller, Vizepräsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands (BZP), überbrachte die Grüße des Bundesverbands.

Herbert Adler, der Chef von fms Datenfunk, gab einen Überblick über die aktuelle Lage von Austrosoft/fms Datenfunk und skizzierte die Themenübersicht der Tagung. Er vermeldete acht neue fms-Zentralen in Wien, Linz, Graz, Bielefeld, Gaggenau, Aschaffenburg und Essen. Damit arbeiten europaweit über



100 Zentralen mit Austrosoft/fms Datenfunk. Über 60.000 Geräte wurden verkauft. Um die Technik und die Programme immer auf dem besten Stand zu erhalten, geben fms Datenfunk und Austrosoft jährlich hohe sechsstellige Summen aus. Für das laufende Jahr sind von Austrosoft 630.000 € und von fms Datenfunk 743.000 € Entwicklungskosten budgetiert, ein hoher Einsatz, um ständig am Ball zu bleiben.

Die Themenübersicht fasste er unter der Überschrift „Taximarkt quo vadis“ zusammen. Für die Nicht-Asterix-Leser: Das ist Latein und heißt „wohin gehst du“.

Austrosoft-Chef Michael Weiss begann mit einer fundierten Marktanalyse. In Mitteleuropa werden die meisten Taxifahrten durch Taxizentralen vermittelt. In den großen Städten gibt es meist einen „Platzhirschen“, mancher-

orts aber auch mehrere Konkurrenten. Überregionale Vermittlung ist bis auf Skandinavien wenig verbreitet. Dort werden von einer Firma bis zu 30 Taxizentralen in verschiedenen Orten vermittelt.

Diese Situation verändert sich gerade. Neue Technologien ermöglichen eine hohe Automatisierungsquote. Großräumige Vermittlung praktisch ohne Personal wird möglich. 80 % der Fahraufträge sind einfache Standardaufträge, die sich für vollautomatische Bestellsysteme anbieten. Hier kommen Global Player wie die Deutsche Telekom mit myTaxi ins Spiel. Nur 20 % sind Spezialaufträge mit personellem Vermittlungsaufwand. Von denen kann aber eine Zentrale nicht leben. Automatische Bestellsysteme gewinnen an Bedeutung – notgedrungen auch für Zentralen. Im letzten Jahr, mit dem Auftreten von myTaxi, ist ihnen das bewusst geworden.



von links: Jens Schmiljun (Taxi Berlin), Gerhard Buchholz (BTM), Laila Ketterer (Taxi Berlin), Hermann Waldner (Taxi Berlin), Leopold Müllner (Taxi 40100, Wien), Hubert Schmidt (Isar Funk, München)

INFORMATION

Die heutige Technik, die diesen hohen Automatisierungsgrad ermöglicht, öffnet die Taxivermittlung für Telekom & Co. Auch TomTom überlegt, in diesen Markt einzusteigen. Beide sind in den letzten Jahren rasant gewachsen und stoßen nun an Ertragsgrenzen. Die Erträge aus Sprachtelefonie und Datenübertragung sinken. Navigation gibt es auf Smartphones umsonst. Neue Geschäftsfelder müssen her. Dazu zählt die deutschland- und europaweite Taxivermittlung.

MyTaxi und die Deutsche Telekom gehen dabei sehr geschickt vor. Unter großem Werbeaufwand werden günstige Smartphones an die Fahrer verteilt. Großkunden und Hotels werden angeworben. Da alles zunächst kostenlos ist, kann keiner meckern. Die Kunden finden es toll. Die Funktionsweise ist soweit bekannt. Nächster Schritt wäre die Bezahlung über Handy, was Taxifahrer, die gerne unabhängig sind von Zentralen und Abrechnern, weniger begeistern wird.

MyTaxi hat auch Schwächen: hoher Finanzbedarf, noch kein Taxi-Knowhow, noch keine Kontrolle über Fahrer, nur Standardfahrten möglich, kein Service bei Problemen, direkter Kontakt zwischen Fahrer und Fahrgästen kann Probleme machen (Sprache), Taxifahrer hat die Telefonnummer des Kunden (Datenschutz), voraussichtlich Vermittlungsprobleme bei starker Geschäftslage, Fehlfahrten und Stornos sind ungeregelt.

Vier Punkte entscheiden über den Erfolg von myTaxi:

- Die Zuverlässigkeit der Vermittlung
- Die Akzeptanz durch Kunden und Fahrer
- Wie lange ist die Deutsche Telekom bereit, das Projekt zu subventionieren?
- Qualität, Automatikquote und Service der bestehenden Funkzentralen

Die Strategie der fms-Zentralen gegen die neuen Mitbewerber muss lauten, den Preis je vermitteltem Auftrag zu senken und den Ser-



Michael Müller (BZP) u. Hermann Waldner



Michael Weiss (Austrosoft/fms Datenfunk)



Gerhard Buchholz (BTM)

vice für den Kunden zu erhöhen. Das Ziel, bei starker Reduzierung der Kosten den Service für den Kunden dramatisch zu verbessern, ist sehr ehrgeizig. Auf dem Weg dorthin spielt die Weiterentwicklung automatischer Bestellsysteme eine wichtige Rolle. Die Quote vollautomatisch und damit kostengünstig vermittelter Telefonaufträge kann von heute 15-30% bis 2015 auf bis zu 80% gesteigert werden – ohne Qualitätsverlust für den Kunden.

Durchschnittlich kommen heute 15% der Anrufe anonym in die Zentralen. Mit denen

muss einer reden. Automatische Vermittlung ist nicht möglich. Die restlichen 85% verteilen sich je zur Hälfte auf Festnetz und Mobil. Die Festnetzanrufe sind komplett automatisch vermittelbar. Zur Steigerung der Automatikquote bei den Mobiltelefonaten sind jetzt Entscheidungen notwendig, die die Entwicklung in der Zukunft berücksichtigen.

2010 waren 77% der Handys „normale“ Telefone und 23% Smartphones. Für 2015 wird prognostiziert, dass sich der Anteil zwischen Festnetz und Mobil auf 40% zu 60% zu Gunsten der Mobilanrufer verschiebt, und dass 80% aller Handys Smartphones sein werden – mit denen eine automatische Taxivermittlung prinzipiell möglich ist. Damit ist klar, wohin die Reise geht.

An dieser Stelle wurde der Vortrag von Michael Weiss notwendigerweise sehr speziell. Er tauchte tief in die Welt der Computertechnologie. Smartphones laufen mit diversen Betriebssystemen. Welches hat Zukunft? Welches verschwindet? Man kann nicht für alle eine entsprechende Vermittlungssoftware entwickeln! Smartphones arbeiten mit kleinen, selbstständigen Programmen, den Apps, haben aber auch Zugang zum Internet. Wie soll man Taxen vermitteln? Per App oder im Web?

Fms Datenfunk entwickelt für beide Wege, und zwar so, dass das Bestellsystem immer gleich aussieht und immer gleich funktioniert, egal, ob im Web oder als App, und egal unter welchem Betriebssystem und in welchem Browser. Im Mittelpunkt steht die Funktionalität der Bestellsuite. Sie ist einfach und logisch zu bedienen. Sie passt sich dem Standort des Kunden an. Im Gewimmel auf Flughäfen oder Bahnhöfen ist es wenig sinnvoll, sich ein individuelles Taxi zu bestellen. Dort kann der Fahrgast auf die zentralen Halteplätze hingewiesen werden. Brücken und andere Standorte ohne Adresse können vermittelt werden. Sie funktioniert flächendeckend. In Regionen ohne automatische Vermittlungsmöglichkeit kann der Kunde telefonisch an eine regionale Vermittlungszentrale weitergeleitet werden. Für den Kunden wird die Taxibestellung zum Erlebnis.

Für die absoluten Computerfreaks wurden vor der Mittagspause noch einige Entwicklungstrends vorgestellt. Auch für Mobiltelefone sind 3D-Displays im Kommen. Mit der Near Field Communication (NFC) können Mobilgeräte über ein paar Zentimeter hinweg direkt kommunizieren. Das vereinfacht Zahlungs- und Ticketanwendungen. 4G bzw.

Long Term Evolution (LTE) heißt der neue Mobilfunk-Standard. Er ist zehnmal schneller als der gegenwärtige und beseitigt damit den Geschwindigkeitsunterschied zwischen autonomen Apps und Web-Anwendungen. Taktiles Feedback soll Eingaben auf Touchscreens fühlbar machen. Mobile Geräte sollen die Gestenerkennung und das Eyetracking beherrschen, d.h. durch Gesten und Pupillenbewegungen steuerbar sein. Phantastisch!

Mit dem Kopf voller Zukunft ging es in die Mittagspause. Die zuletzt erwähnten Trends gibt es schon vereinzelt. Ihre flächendeckende Verbreitung steht noch bevor. Die Entwicklungen von fms/Austrosoft sind der Wirklichkeit näher. Alle beschriebenen Funktionen stehen, soweit sie nicht schon längst im Einsatz sind, ab Juli/August 2011 zur Verfügung.

Die Pause wurde durch eine Erscheinung aus der Vergangenheit beendet. Der Hauptmann von Köpenick hatte seinen Auftritt. Der Große Müggelsee und damit auch das Hotel am Müggelsee gehören zum Ortsteil Köpenick. Die Posse um den Schuster und Knastologen Wilhelm Voigt, der 1906, verkleidet in eine Hauptmannsuniform aus dem Trödelladen, einen Trupp Soldaten requiriert hatte und mit deren Hilfe den Bürgermeister von Köpenick in seinem Rathaus verhaftete und die Bezirkskasse „beschlagnahmte“, war allgemein bekannt. Der Schauspieler Jürgen Hilbrecht war zwar besser im Futter als der Hungerleider von damals, spielte seine Rolle aber großartig. Mit Berliner Schnauze und der Autorität seiner Uniform ließ er einige Teilnehmer strammstehen und kanzelte sie ab – sehr zur Heiterkeit der anderen Gäste.



Hermann Waldner (Taxi Berlin)



Leopold Müllner (Taxi 40100, Wien)

Auf diese Art entspannt fiel es leichter, sich wieder mit ernsthafteren Themen zu befassen. Der Nachmittag begann mit Berichten aus verschiedenen Städten von den Erfahrungen mit myTaxi dort. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in Städten mit einer gut arbeitenden Zentrale und einem Taxigewerbe mit hoher Servicequalität ein Unternehmen wie myTaxi nur geringe Chancen hat, in der Taxivermittlung Fuß zu fassen. An Orten mit zerstrittenem Gewerbe und geringem Qualitätsbewusstsein sind die Zentralen eher in Gefahr, Kunden und angeschlossene Unternehmen zu verlieren.

Die schlechte Bedienqualität z.B. in Hamburg bescherte myTaxi anfänglich 700-800 Verträge mit Taxiunternehmen und Fahrern, von denen in Spitzenzeiten jeweils nur 50-60 verfügbar waren. Damit kann man in Hamburg nicht viel bewegen. Jetzt, nachdem die Sache Geld kostet, ist auch keine Steigerung mehr zu verzeichnen. In manchen Städten sind myTaxi erst eine Anzahl Smartphones abgenommen, nach ersten Erfahrungen jedoch zurückgegeben worden. In Stuttgart mit einer Monopolzentrale produzierten die myTaxi-Bestellungen aus Hotels massenhaft Fehlfahrten, weil sich vor jedem Hotel ein Halteplatz befindet, wo die Kunden direkt in ein Taxi steigen können.

In einigen Städten sehen sich die Zentralen gezwungen, „ihre“ Hotels ebenfalls mit Smartphones zu versehen, auf denen ihre

eigene App läuft. Hotelmitarbeiter nehmen halt auch gern Geschenke, besonders wenn sie ihnen Arbeit abnehmen. Sie reichen den Kleincomputer einfach über den Tresen und überlassen die Taxibestellung dem Kunden. Allerdings lieben Hotelmitarbeiter auch die vielen Sonderleistungen, die eine gut organisierte Taxizentrale erbringen kann. Hermann Waldner (Taxi Berlin) bemerkte, dass sich Kunden langfristig immer für die bessere Dienstleistung entscheiden.

Leopold Müllner, Chef der großen Wiener Funkzentrale und Vorkämpfer der Austrosoft/fms Datenfunk-Vermittlung, gab sich unbeeindruckt und kämpferisch. In seinen 40 Jahren als Zentralenmann hat er viele Mitbewerber kommen und gehen sehen. Erfolgreiche wurden gekauft, andere verschwanden. Die Wiener Zentralen halten gegen myTaxi zusammen, falls die dort auftauchen. Selbst die Verdoppelung des Zuschlages für Bestellfahrten hat nicht geschadet. Das spricht für die Vermittlungsqualität in Wien. Mancherorts ist der Service-Level allerdings miserabel. Das geht gar nicht. Überlastete Zentralen, Fahrer und Wagen ohne Qualität dürfen nicht sein. Was wir brauchen, sind super Zentralen, super Wagen und super Fahrer. Qualität wird siegen!

Die Bewertung von Fahrer und Wagen sollte, wie bei myTaxi, auch bei fms Datenfunk möglich sein. Irgendwann sollte sich der Kunde den Besten aussuchen können. Wenn ein Fahrer fünf Sterne hat und ein anderer nur einen, dann wird der mit dem einen Stern tätig werden. Auch das ist Qualitätsmanagement.

Die tollen Fähigkeiten der fms Datenfunk-App und die hohe Qualität der Zentralen sind viel zu wenig bekannt. Müllner regte eine konzertierte Pressearbeit der EURO-CAB-Zentralen an, beginnend mit einer entsprechenden Schlussresolution dieser Tagung als Presstext.

In Leipzig, wo myTaxi im Juli anfangen will, wollen die Zentralen enger zusammenrücken. Kollege Zetsche regte an, die fms-App auch für Zentralen mit anderer Technik zugänglich zu machen in einer Art informellem Zusammenschluss gleichgesinnter Zentralen. Thomas Schmidt, der in Frankfurt a.M. lange im dortigen Verband tätig war und jetzt in der Funkzentrale arbeitet, war begeistert



von der Fachkompetenz dieser Tagung. Er will, dass die Taxifahrer, die jetzt von myTaxi stark umworben werden, von den Zentralen wieder stärker „beigeht“ werden. Auch die Kundenkarten der einzelnen Funkzentralen sollten übergreifend für Zentralen an anderen Orten für die Kunden nutzbar gemacht werden. Insgesamt wurde in den Entwicklungsmöglichkeiten der fms Datenfunk-Zentralen noch ein großes Potenzial gesehen. Dabei die angeschlossenen Unternehmer und ihre Fahrer stärker „mitzunehmen“, ist sicher einen Gedanken wert.

Am späteren Nachmittag fanden Workshops zu verschiedenen Themen statt. Die SMS News GmbH stellte ihr SMS-Versandsystem für Europa vor. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. präsentierte ihr Telematiksystem. Taxitronic stellte eine neue Generation von Dachzeichen vor und Austrosoft/fms Datenfunk referierte über ein neuartiges Bezahlsystem im Taxi, das wieder alle Karten bearbeiten kann.

Zum Abschluss dieses recht gehaltvollen Kongresstages gab es einen Gala-Abend mit nicht weniger Gehalt – diesmal der unterhaltsamen Art. Hierzu waren nicht nur die Tagungsteilnehmer, sondern auch Gewerbevertreter und Gäste aus den Institutionen und der Wirtschaft eingeladen. Bei Operndarbietungen, teilweise mit Publikumsbeteiligung, einer vorzüglichen Swing-Jazz-Band, bei der auch Hermann Waldner kurz in die Tasten seines Akkordions griff, und einer farbenprächtigen Samba-Tanz-Truppe am späten Abend hatten die Gäste viel Spaß miteinander.

Während der gesamten Tagung waren die Sponsoren der Veranstaltung mit ihren Ständen und Fahrzeugen in den Fluren und auf dem Gelände des Hotels präsent. Mercedes hatte seinen neuen E 200 NGT dabei, Volkswagen seinen aktuellen Passat und Toyota seinen neuen Plug-in Prius. Die DLR zeigte ihr Telematiksystem, Taxitronic aus den Niederlanden seine Dachzeichen. Hale hatte neben seinen Taxametern und Druckern auch sein schönes neues Dachzeichen dabei, das jetzt von Mercedes direkt mit verkauft wird. Die Zurich-Agentur von Chamier und die VdK informierten darüber, wie sie das alles versichern. Reifen Gundlach hatte, na was wohl, Reifen dabei und der Schmidt-Römhild-Verlag, zu dem die älteste noch arbeitende Druckerei (seit 1579) gehört, Bücher. Natürlich zeigten auch fms Datenfunk und Austrosoft

als „Verursacher“ der Tagung ihre aktuellen Erzeugnisse.

Am Beginn des folgenden Tages wurden Rolf Huck und Ernst Schlecht für Ihre langjährigen Verdienste zu Ehrenpräsidenten von EUROCAB ernannt. Anschließend referierte noch einmal Michael Weiss über bargeldlose Zahlung im Taxi. Dort kommen große Veränderungen auf uns zu. Die neuen Karten mit einem Chip zusätzlich zum Magnetstreifen, die von großen Karten Providern gerade eingeführt werden, verlangen die Eingabe einer PIN beim Bezahlvorgang. Mit den meisten gegenwärtig in den Taxen eingesetzten Geräten geht das nicht.

Dahinter stecken internationale Vereinbarungen zwischen Staaten und Karten Providern untereinander, die schon vor längerer Zeit geschlossen wurden, aber erst jetzt flächendeckend umgesetzt werden. Sie heißen EMV, PCI DSS und SEPA. EMV steht für Europay, Mastercard, Visa und stellt einen Industriestandard für Debit- und Kreditkarten zur Erhöhung der Sicherheit des weltweiten bargeldlosen Zahlungsverkehrs dar. Die Bestätigung der Zahlung erfolgt mittels PIN-Eingabe.

PCI DSS heißt Payment Card Industry Data Security Standard und regelt die Speicherung der Kartendaten und die Gesamtabsicherung des EDV-Systems, auf dem dieses stattfindet, für alle, die Kreditkarten-Transaktionen speichern, übermitteln oder abwickeln. Teilnehmer müssen sich regelmäßig zertifizieren lassen, auch Funkzentralen, die die Abrechnung mit gegenwärtig benutzten Geräten anbieten.

SEPA heißt Single European Payment Area und legt europaweit einheitliche Formate für Überweisungen und Lastschriften fest und eSEPA erweitert das für Zahlungen via Internet und Mobilfunk. Alle (neuen) deutschen Bank- und EC-Karten funktionieren damit.

Um dem neuen, sichereren Verfahren Genüge zu tun, bietet fms/Austrosoft ein PIN-Pad zum Anschluss an die aktuellen Datenfunkgeräte an (DGBtouch oder DBGE100NG, fms Hub MSC oder HE2000N). Dabei handelt es sich um ein kleines Eingabegerät mit eigener Zahlen-Tastatur und Display, in das die Karte eingesteckt werden kann. Es wird so im Fahrzeug angebracht, dass es dem Fahrgast überall im Taxi zugereicht werden kann. Er muss darauf verdeckt seine PIN eingeben. Die Zahlung geht dabei online direkt an den Provider. In der Zentrale werden keine Kartendaten gespeichert. Die kostenträchtige Zertifizierung gemäß PCI DSS entfällt damit für die Zentrale. Lediglich die Transaktion mit einem Teil der Kartenummer wird zur Abrechnung mit dem Taxiunternehmer gespeichert.

Auf Wunsch kann in das PIN-Pad auch ein NFC-Chip (siehe oben) integriert werden. Damit wäre dann auch Mobile Payment mit damit ausgestatteten Guthabenkarten oder Handys möglich.

Wie man sieht, versteht sich die internationale schöne neue Bezahlwelt ausschließlich

auf Englisch. Ich kann da nichts für. Allein um über die technischen Einrichtungen in seinem eigenen Taxi mitreden zu können, sollte der moderne Taxifahrer an seinen Englischkenntnissen arbeiten.

Weitere Arbeitsgebiete der Entwicklung bei Austrosoft/fms Datenfunk sind die Abrechnung von Krankenkassenfahrten über das System, die bald möglich sein soll, und die sichere Taxameterintegration. Ziel dabei ist die von den Behörden zugelassene sichere und nicht manipulierbare Übertragung und Speicherung aller gewünschten Taxameterdaten als kostengünstige Lösung für die ordnungsgemäße Buchführung bei Taxiunternehmen (Stichwort: Fiskaltaxameter).

Zur Erfüllung der höchsten Qualitätsanforderungen an seine Geräte hat sich fms neu organisiert. Die Endmontage und Qualitätskontrolle erfolgt jetzt direkt bei fms Datenfunk durch erfahrene Mitarbeiter. Bei den Assemblern, die die Geräte zusammenbauen, waren durch häufige Personalwechsel und Umstrukturierungen immer wieder Fehler passiert. Reparaturen erfolgen ausschließlich durch die neue Abteilung. Das Supportteam steht damit ausschließlich für Kundenbetreuung zur Verfügung.

Zum Abschluss der internationalen Tagung erinnerte Hermann Waldner die EUROCAB-Mitglieder daran, dass sie selbst bereits heute die mit Abstand größte europaweite Taxivermittlung darstellen. Die einzelnen Zentralen sollen sich dessen bewusst sein und einen einheitlichen Standard in der Technik und Qualität anstreben, so dass der Taxikunde in Europa überall seine gewohnte Qualität erhält. In vielen wichtigen Ländern und Städten Europas funktioniert die vollautomatische Bestellung per Internet und Smartphone Applikation schon heute mit einem einheitlichen Standard. Der Anwender der Bestellapp von Taxi Berlin kann damit zum Beispiel in allen aufgeführten europäischen Städten und Ländern sein Taxi bestellen, ohne etwas Anderes einstellen oder beachten zu müssen. Was fehlt ist nur noch ein einheitlicher Werbeauftritt und ein einheitliches Werbekonzept. In der EUROCAB-Gruppe kommen eben zuerst die Taten, dann die Worte.

Am Nachmittag nutzten viele Tagungsteilnehmer noch die Gelegenheit, die Einrichtungen von Taxi Berlin in der Persiusstraße zu besichtigen und dort noch weitere Gespräche zu führen. Das Callcenter war zeitweilig überfüllt mit einem selten sachverständigen Publikum. Gegen Abend konnte man im Hof des Taxizentrums zahlreiche Gäste dabei beobachten, wie sie auf ihren Smartphones mit der App ihrer eigenen Zentrale in Zürich, Wien oder sonst wo ein Berliner Taxi herbeiriefen. Es hat wirklich geklappt.

Wilfried Hochfeld

Fotos: Hochfeld