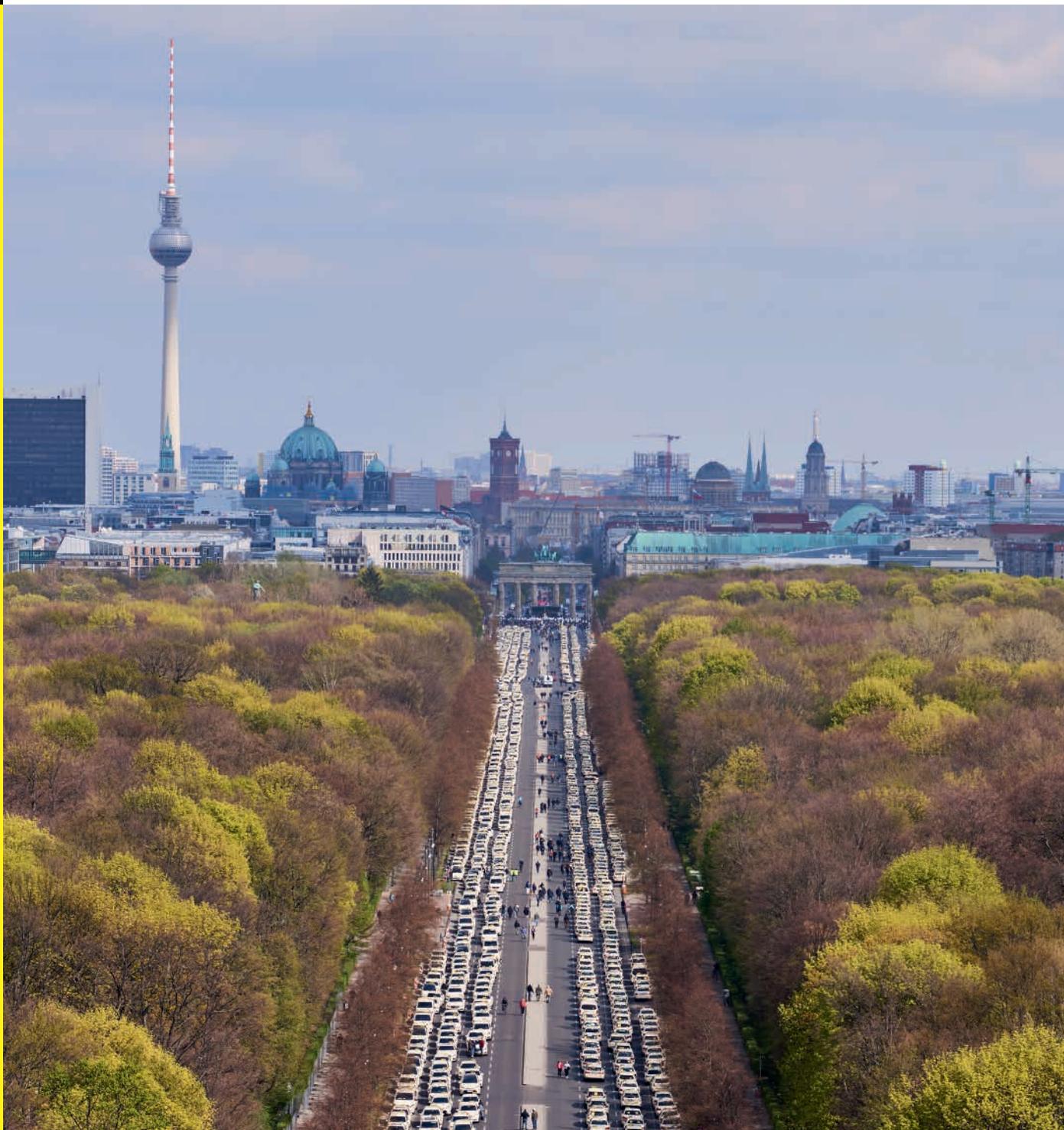


# Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Geschäftsbericht 2018 / 2019





# Taxi gerufen, **VIP-Shuttle bekommen**

Besonders für Sie: der Touran als Taxi

Ob Großfamilie oder Junggesellenabschied: Reichlich Komfort und viel Platz bietet der fünf- und optional siebensitzige Touran mit seinem bis zu 1.857 Liter großen Kofferraum Ihren Fahrgästen. Der 4.527 mm lange Van ist serienmäßig mit einer sogenannten Fold-Flat-Sitzanlage ausgestattet. Dank dieses multivariablen Systems können die drei Einzelsitze der zweiten Sitzreihe und die ebenfalls als Einzelsitze ausgelegten Plätze der dritten Sitzreihe sowie auf Wunsch auch die Lehne des Beifahrersitzes in Sekundenschnelle zu einer durchgängigen Ladefläche umgeklappt werden. Zur Serienausstattung jedes Touran gehören sicherheitsrelevante Features wie die Multikollisionsbremse, ein proaktives Insassenschutzsystem, die Müdigkeitserkennung und ISOFIX-Halteösen zur Befestigung von Kindersitzen auf den Rücksitzen. Ebenfalls serienmäßig: eine Klimaanlage und das Infotainment-System „Composition Colour“. Bei so viel Exklusivität wünscht man sich fast, dass die Fahrt mit dem Taxi ein bisschen länger dauert.



**005 Einführung****007 Organisation des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.**

- 007 Die Mannschaft des Bundesverbandes \_\_\_\_\_
- 013 Funktionen und Aufgaben des Bundesverbandes \_\_\_\_\_
- 017 Organisatorische Gliederung des Bundesverbandes \_\_\_\_\_
- 018 Die Geschäftsstelle \_\_\_\_\_
- 020 Mitgliedsorganisationen des Bundesverbandes \_\_\_\_\_

**025 Der Bundesverband als Spitzenverband des Taxi- und Mietwagengewerbes in Deutschland**

- 025 Der Geschäftsbericht für die Jahre 2018/2019 \_\_\_\_\_
- 035 Positionspapier: Fairer Wettbewerb für die Mobilität von morgen \_\_\_\_\_
- 038 Positionspapier: Mehr Mobilität für den ländlichen Raum \_\_\_\_\_

**040 Berichte der Ausschussvorsitzenden**

- 040 Gewerbepolitik \_\_\_\_\_
- 042 Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb \_\_\_\_\_
- 044 Arbeit, Soziales und Fortbildung \_\_\_\_\_
- 047 Taxizentralen \_\_\_\_\_
- 048 Kranken- und Sonderfahrten \_\_\_\_\_

**051 Informationen des Bundesverbandes**

- 051 Aktuelle Rechtsprechungsübersicht für das Personenbeförderungsgewerbe \_\_\_\_\_
- 094 Allgemeine Rundschreiben \_\_\_\_\_

**097 Die Bedeutung des Taxi- und Mietwagengewerbes in Zahlen**

- 097 Jahresvergleich einer durchschnittlichen Kostenkalkulation \_\_\_\_\_
- 102 Kostenentwicklung Kfz \_\_\_\_\_
- 103 Großstadt-Taxitarife im Vergleich \_\_\_\_\_
- 104 Statistik über Zahlen des Taxi- und Mietwagenverkehrs \_\_\_\_\_
- 114 Beförderte Personen/Personenkilometer/Einnahmen \_\_\_\_\_

**117 TAXIstiftung Deutschland****121 Organisationsplan des Bundesverbandes****150 Literaturverzeichnis für das Taxi- und Mietwagengewerbe****151 Impressum**

Kontakt



Adresse

Dorotheenstraße 37  
10117 Berlin  
Deutschland

Telefon

+49 (30) 21 22 23 53 5

Telefax

+49 (30) 21 22 23 54 0

E-Mail

[info@bundesverband.taxi](mailto:info@bundesverband.taxi)

Internet

[www.bundesverband.taxi](http://www.bundesverband.taxi)

Twitter

[www.twitter.com/bzporg](http://www.twitter.com/bzporg)

Facebook

[www.facebook.com/bzporg](http://www.facebook.com/bzporg)

# Bundesverband Taxi & Mietwagen e.V.

# Einführung

365 Tage sind im Leben eines Menschen keine allzu lange Zeit. 365 Tage, ein Jahr, 8.760 Stunden, 525.600 Minuten. In dieser Zeit seit dem vergangenen Geschäftsbericht ist mehr passiert als in vielen Jahren zuvor. In keiner Zeit ist bislang so an den Grundfesten des Beförderungsgewerbes gerüttelt worden wie in der zurückliegenden Periode, die dieser Geschäftsbericht beleuchtet. Es war an einem Freitag im Februar, als ein sogenanntes Eckpunktepapier durchsickerte. Der Absender Bundesverkehrsministerium blieb zunächst im Dunkeln, schnell aber war klar: Dieses dreiseitige Schreiben stammte aus dem Hause Scheuer. Zwei Punkte darin bergen besonderen Sprengstoff. Die Rückkehrpflicht von Mietwagen soll nach dem Willen der Autoren ebenso fallen wie die bisher untersagte Einzelplatzvermietung für diese Verkehrsform. Diese Ideen sollen den öffentlichen Verkehr stärken und die Innenstädte entlasten, behaupten die Autoren des Papiers. Allerdings weiß die Branche nur zu gut: Die Aufhebung der Rückkehrpflicht würde genau das Gegenteil bewirken. In London oder New York, in Helsinki oder Amsterdam kreisen jetzt schon unzählige Mietwagen auf der Suche nach Fahrgästen durch die Innenstädte. Die erste kurze Fassungslosigkeit über das Eckpunktepapier wich schnell der Entschlossenheit. Statements und Interviews für die Medien folgen. Erst einmal muss die Position des Verbandes einer breiten Öffentlichkeit bekannt werden, um klar zu machen: Was bedeuten die Pläne für jeden einzelnen Kunden? Für den (damaligen) BZP gibt Geschäftsführer Thomas Grätz zu Protokoll: „Für das Taxigewerbe wären die geplanten Änderungen eine Katastrophe“. Verkehrsminister Andreas Scheuer würde mit diesen Plänen das Taxigewerbe „plattmachen“.

In unzähligen Gesprächen mit Politikern, Verbänden und Wirtschaft haben wir zuvor schon unsere Meinung zur Entwicklung des Personenbeförderungsgewerbes dargelegt – und viele Fürsprecher gefunden. Aber offenbar nicht genug, jetzt musste die Straße sprechen. Innerhalb weniger Tage stellten wir die erste Demonstration vor dem Verkehrsministerium in Berlin auf die Beine. Hunderte Teilnehmer kamen und waren so laut, dass auch der Hausherr selbst auf der Bühne erschienen ist. Minister Andreas Scheuer stand beeindruckt auf der Bühne und schaute auf die aufgebrachten Demonstranten. Deren Frust war lange aufgestaut. Am Ende wird der Minister sagen: „Das Taxigewerbe bleibt für mich ein wichtiger

Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir wollen nichts beschränken, sondern wir werden mit Ihnen darüber diskutieren, wie wir die Attraktivität der Personenbeförderung verbessern können“, ruft Scheuer.

Dieser Demonstration folgten weitere, unter anderem die größte bisher dagewesene Kundgebung des Taxigewerbes im April – nach einer Sternfahrt zum Brandenburger Tor in Berlin versammelten sich Tausende, zudem ist das Stadtgebiet durch weitere Taxikolonnen lahmgelegt. In anderen großen Städten Deutschlands wird ebenfalls demonstriert. Und wer bisher glaubte, sich über das Gewerbe hinwegsetzen zu können, der wird eines Besseren belehrt. Das wird auch auf den Mahnwachen des Bundesverbandes vor den Staatskanzleien und Landtagen in allen 16 Bundesländern deutlich. Und auch in der Sommerpause gaben wir keine Ruhe: Bei Terminen mit Abgeordneten in den Wahlkreisen verweisen Verbandsmitglieder auf die Konsequenzen, die die Scheuerpläne für viele Unternehmen haben können. Neben Insolvenzen steht schlichtweg die Mobilität auf dem Spiel! Der Bundesverband und seine Mitgliedsorganisationen stellen sich dem Wettbewerb mit neuen Marktteilnehmern. Aber es muss ein fairer Wettbewerb sein: „same business, same rules“. Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht sowie die Rückkehrpflicht für Mietwagen sind unabdingbar für das Taxi! Wer an diesen Basispfeilern rüttelt oder gar einen Baustein dieser Kette herauszieht, der lässt das ganze System zusammenbrechen.

Die Proteste und der Existenzkampf dominieren diesen Geschäftsbericht. Aber wir berichten auch über weitere Themen. Der Bundesverband hat einen neuen Namen, auf der Frühjahrstagung in Hamburg fiel der Beschluss mit großer Mehrheit. Wieder ein Meilenstein in der Geschichte des Verbandes, der im vergangenen Herbst seinen Sitz nach über 50 erfolgreichen Jahren von Frankfurt/Main nach Berlin verlegt hat, um hier noch effektiver agieren zu können. Die Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung und Industrie haben mit dem Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. einen organisationsstarken und kompetenten Ansprechpartner, der sich für die Interessen der Branche einsetzt. Diesem Auftrag wird der Verband auch weiter erfolgreich nachkommen!

**Berlin, im Oktober 2019**



# Präsidium

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Präsident Michael Müller

\_\_\_\_\_ (Göttingen) geb. am 26. August 1957, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Taxi- und Mietwagenunternehmer seit 1983, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ geschäftsführender Gesellschafter der MX-Gruppe seit 1999. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen seit 1992, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorsitzender der FV Taxi und Mietwagen im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Nieder- \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ sachsen, dessen Vizepräsident seit 2007. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vizepräsident des BZP seit 2007, Präsident seit November 2011. \_\_\_\_\_



## Vizepräsident Peter Zander

\_\_\_\_\_ (Köln) geb. am 2. April 1954, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Taxiunternehmer seit 1983, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ im Vorstand der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein seit 1993, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ deren Vorsitzender seit Dezember 1994. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied des BZP seit 1997, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vizepräsident des BZP seit November 2011. \_\_\_\_\_



## Vizepräsident Hermann Waldner

\_\_\_\_\_ (Berlin) geb. am 7. November 1952, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Taxiunternehmer seit 1981, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorsitzender des Aufsichtsrats der Taxi Berlin GmbH (vorm. VEB Taxi) seit 1992. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstand und geschäftsführender Gesellschafter von Taxizentralen in Berlin seit 1995. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Gründer und Geschäftsführer der internationalen Taxiapp „taxi.eu“ \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ sowie der FMS Systems GmbH (Berlin, Wien) seit 2011. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Geschäftsführer und Gesellschafter der Taxizentrale IsarFunk (München) seit 2015. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vizepräsident des BZP seit November 2016. \_\_\_\_\_



# Vorstand

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



## Vorstandsmitglied Wolfgang Oertel

\_\_\_\_\_ (Chemnitz) geb. am 9. August 1967, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Taxiunternehmer seit 1995, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Geschäftsführender Vorstand der Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG seit 1996. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied im LV Sachsen seit 2005. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Im Vorstand des BZP seit November 2008. \_\_\_\_\_



## Vorstandsmitglied Roland Böhm

\_\_\_\_\_ (Münster) geb. am 15. Mai 1961, Taxiunternehmer seit 1990, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ seit 2000 Vorstand der Taxi Zentrale Münster e.G. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied des BZP seit November 2011. \_\_\_\_\_



## Vorstandsmitglied Frank Kuhle

\_\_\_\_\_ (München) geb. am 5. Dezember 1966, Taxiunternehmer seit 1997, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ seit 2009 im Vorstand der Taxi München eG, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ deren Vorstandsvorsitzender seit 2010. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorsitzender im Landesverband Bayerischer Taxi- und \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Mietwagenunternehmen e.V. seit 2009. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied des BZP seit November 2011. \_\_\_\_\_



## Vorstandsmitglied Herwig Kollar

\_\_\_\_\_ (Frankfurt am Main) geb. 25 Juni 1955, \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ juristisches Studium in Frankfurt am Main, Assessorexamen 1987 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ in Frankfurt am Main, seit 1987 Rechtsanwalt. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Vorsitzender der Taxi-Union Frankfurt e. V. seit 1995. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Im Vorstand des BZP seit November 2015. \_\_\_\_\_

# Ehrenmitglied

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Ehrenmitglied Peter Metschen

- \_\_\_\_\_ (Duisburg) geb. am 7. Januar 1932. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ Übernahme des elterlichen Taxi- und Mietwagenbetriebes in Rheinhausen 1964, \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ seit 1966 im Vorstand des LV Nordrhein und Vorsitzender 1980 – 1995, \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ Vorsitzender des Gesamtverbandes Nordrhein von 1990 – 1993, \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ Ernennung zum Ehrenvorstandsmitglied des LV Nordrhein 1995. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ Im BDP/BZP-Vorstand 1980 – 1997. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ BZP-Ehrenmitglied seit 1997. \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_ Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande 1990. \_\_\_\_\_



# Geschäftsführung

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



## Geschäftsführer Thomas Grätz

- geb. am 30. Mai 1957.
- Juristisches Studium in Köln, Assessorexamen 1989 in Düsseldorf,
- seit 1990 Rechtsanwalt.
- Beim BZP seit 1990, Geschäftsführer seit 1991.
- Seit 2004 Vizepräsident der IRU-Gruppe „Taxi und Mietwagen mit Fahrer“.
- Bearbeiter des Personenbeförderungsgesetz-Kommentars „Fielitz/Grätz“,
- Autor des Fachkundefadens „Fachkunde & Prüfung für den Taxi- und Mietwagenunternehmer“ sowie weiterer Fachbücher.



## Stellvertretender Geschäftsführer Frederik Wilhelmsmeyer

- geb. am 11. Oktober 1964.
- Juristisches Studium in Münster,
- Assessorexamen 1996 in Düsseldorf,
- seit 2001 Rechtsanwalt.
- Beim BZP seit Oktober 1997 tätig,
- seit 2002 Stellvertretender Geschäftsführer.



## Berlin-Repräsentant Michael Oppermann

- geb. am 17. August 1983.
- 2007 – 2014: Strategie- und Kommunikationsberatung in Berlin und dem Ruhrgebiet,
- 2014 – 2018: Abteilungsleiter im Gasverband Zukunft ERDGAS,
- 2018: Interimsgeschäftsführer bei einem politischen Thinktank.
- Seit 12/2018 Berlin-Repräsentant beim Bundesverband.



### Wesentliche Strukturdaten des Taxi- und Mietwagengewerbes

in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2012

	2016	seit 2012
Unternehmer, die nur Taxiverkehr betreiben	20.932	- 3,8 %
Unternehmer, die nur Mietwagenverkehr betreiben	8.321	- 1,3 %
Unternehmer, die Taxi- und Mietwagenverkehr betreiben (mit sog. Mischkonzessionen)	1.146	- 11,4 %
Unternehmer, die Taxi- und Mietwagenverkehr betreiben (ohne sog. Mischkonzessionen)	4.618	+ 2,0 %
<b>Zusammen</b>	<b>35.017</b>	<b>- 2,7 %</b>
Genehmigte Fahrzeuge im Taxiverkehr	53.302	- 0,5 %
Genehmigte Fahrzeuge im Mietwagenverkehr	39.593	+ 10,1 %
Genehmigte Fahrzeuge im Taxi- und Mietwagenverkehr (sog. Mischkonzessionen)	3.087	- 6,3 %
<b>Zusammen</b>	<b>95.982</b>	<b>+ 3,4 %</b>
Einwohner pro Taxi im Durchschnitt der Bundesrepublik	1.548 Einwohner pro Taxi	
Das Bundesland mit der höchsten „Taxidichte“ ist Berlin	458 Einwohner pro Taxi	
Das Bundesland mit der niedrigsten „Taxidichte“ ist Thüringen	2.997 Einwohner pro Taxi	

Die Zahlen basieren auf einer Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016, ergänzt durch eigene Erhebungen des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### Verkehrsdaten 2018

Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2018 (geschätzt)	440.000.000
Personenkilometer im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2018 (geschätzt)	2.980.000.000
Einnahmen im Taxi- und Mietwagengewerbe im Jahr 2018 (geschätzt in Euro)	5.320.000.000

# Funktionen und Aufgaben

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. besteht in seiner heutigen Organisationsstruktur seit 1984 und führte zunächst den Namen Bundes-Zentralverband der Deutschen Personenverkehrsunternehmer mit PKW e.V. bzw. seit 1992 Bundes-Zentralverband Personenverkehr - Taxi und Mietwagen e.V.

Zum 1.1.2000 hat sich der BZP von dieser umständlichen Namensgebung gelöst und hieß seitdem Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP). Der BZP war aus dem Zusammenschluss des Bundesverbandes des Deutschen Personenverkehrsgewerbes e.V. (BDP) und des Bundesverbandes des Deutschen Taxigewerbes e.V. (BDT) hervorgegangen. Die Umbenennung in Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erfolgte mit überwältigender Mehrheit auf der Mitgliederversammlung im Frühjahr 2019 in Hamburg. Sie ging einher mit optischer Neupositionierung mit neuem Design und Logo.

Die Interessen der deutschen Taxi- und Mietwagenunternehmer auf Bundesebene wurden bereits seit 1947 wahrgenommen. Der Verband führte von 1947 bis 1965 den Namen Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V. und war als „AGP“ bestens als der Zusammenschluss von Landes-, Regional- und Fachorganisationen bekannt. Danach nannte er sich von 1965 bis 1984 Bundesverband des Deutschen Personenverkehrsgewerbes (BDP) e.V.

Aufgabe des Bundesverbandes ist es, die Gesamtinteressen der Personenverkehrsunternehmer mit PKW auf nationaler und internationaler Ebene gegenüber Ministerien und anderen Behörden, Organisationen und der Öffentlichkeit zu vertreten. Zur Arbeit des Bundesverbandes und seiner Landesverbände gehört:

- Die Interessenwahrung gewerbepolitischer Ziele bei Gesetzesvorhaben und -veränderungen in allen Bereichen des Personenbeförderungsrechts, des sonstigen Gewerberechts sowie des Straßenverkehrsrechts, des Arbeitsrechts und der Verkehrssicherheit, soweit das Taxi- und Mietwagengewerbe hiervon berührt wird. Zudem setzt sich der Verband für die Verbesserung der Gewerbebedingungen und der Zugangsvoraussetzungen ein.
- Mit Satzungsänderung vom 3.7.2014 vertritt der Bundesverband zudem auch die sozialpolitischen Gesamtinteressen des Gewerbes, er kann damit als Spitzenorganisation im Sinne des Tarifvertragsrechtes und für die Mitglieder, die ihm als Unternehmen angehören, als Tarifvertragspartei tätig sein. Hierfür unterhält der Bundesverband einen sozialpolitischen Ausschuss, der die sozialpolitische Verhandlungskommission (Tarifkommission) während Verhandlungen beratend begleitet.

## Funktionen und Aufgaben

Information der Mitgliedsverbände und -organisationen über alle für das Gewerbe wichtigen Angelegenheiten durch Report des Bundesverbandes sowie allgemeine und vertrauliche Rundschreiben, das Internetangebot unter [www.bundesverband.taxi](http://www.bundesverband.taxi) sowie seit 2006 auch über ein Intranet.

Förderung des Austauschs gewerbepolitischer, wirtschaftlicher und technischer Informationen der Mitglieder des Bundesverbandes untereinander durch Informationsdienste, durch regelmäßige Tagungen der Fachausschüsse sowie im Rahmen von Mitgliederversammlungen und Fachkongressen.

Begleitung und Unterstützung wichtiger Forschungsvorhaben.

Initiierung/Koordination von gewerbe- und umweltpolitisch bedeutsamen Pilotprojekten.

Interessenvertretung gegenüber Behörden und anderen Stellen, wie z.B. Mitwirkung bei der Festsetzung von Taxitarifen und Abschluss von Vereinbarungen mit Krankenkassen.

Zusammenarbeit und Informationsaustausch mit Behörden und anderen Stellen in Form von Beratung und Mitwirkung.

Interessenwahrung der arbeits-, steuerrechtlichen und sozialpolitischen Belange.

Förderung nationaler und internationaler Zusammenarbeit mit Organisationen des Verkehrsgewerbes mit gleicher Zielsetzung sowie den in der IRU zusammengeschlossenen weltweiten Verbänden des Taxi- und Mietwagengewerbes.

Zusammenarbeit mit der Industrie und Wirtschaft, insbesondere mit der Fahrzeug- und Zubehörindustrie sowie der Versicherungs- und Werbewirtschaft.

Kooperation mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern, so z.B. das Rahmenabkommen mit der Deutschen Bahn über das Störfallmanagement bei Zugausfällen und Verspätungen.

Entwicklung von Reiseangeboten für Behinderte in Zusammenarbeit mit deren Spitzenverbänden und der Deutschen Bahn AG.

Veranstaltung von fachbezogenen Kongressen und Seminaren, beispielhaft des ÖPNV-Taxi-Kongresses, der Taxizentralen-Kongresse und Seminarangeboten für Taxiunternehmer.

Seine Aufgaben nimmt der Bundesverband im einvernehmlichen Zusammenwirken mit seinen Mitgliedsorganisationen des Taxi- und Mietwagengewerbes in der Bundesrepublik Deutschland wahr. Der föderative Aufbau des Bundesverbandes gewährleistet eine sachgerechte Interessenwahrnehmung auf allen Ebenen.

Zu den herausragendsten Erfolgen der gewerbepolitischen Arbeit des Bundesverbandes und seiner Mitglieder in den letzten Jahrzehnten zählen:

Die Neuregelung der Rechtsvorschriften für das Taxi- und Mietwagengewerbe im Rahmen der am 1. Oktober 1983 in Kraft getretenen 5. Novelle zum Personenbeförderungsgesetz, der so genannten „Taxi-Novelle“. Mit der Neuregelung wurde langjährigen Anliegen des Gewerbes entsprochen:

- eine verbesserte Zulassungsregelung;
- eine verbesserte Regelung im Zusammenhang mit der Übertragung und Verpachtung von Genehmigungen;
- eine erheblich verbesserte Abgrenzung zwischen Taxis und Mietwagen im wohlverstandenen Interesse beider Verkehrsformen;
- eine Anpassung der Taxivorschriften entsprechend den zwischenzeitlich eingetretenen tatsächlichen Verhältnissen.

Im Jahre 1993 initiierte der Bundesverband gleich zwei gesetzliche Novellierungen, die die Arbeit im Taxigewerbe und damit auch die Dienstleistung gegenüber dem Fahrgast entscheidend verbesserten sowie für die Zukunft des Gewerbes insgesamt als ergänzendes Verkehrsmittel im Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erhebliche Bedeutung haben:

## Funktionen und Aufgaben

- Neufassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in § 12, sodass:  
1.) das bisher geltende Parkverbot an Taxenständen in ein absolutes Halteverbot umgewandelt wurde,

2.) die Taxifahrerin bzw. der Taxifahrer ihr/sein in zweiter Reihe stehendes Fahrzeug auch verlassen darf, um Fahrgäste ggfs. auch von der Haustür abholen zu können bzw. dort hinzubringen.

---

---

Weitere Anerkennung der Taxis und Mietwagen innerhalb der Systematik des öffentlichen Verkehrs durch Einbeziehung in die Definition des Begriffes Öffentlicher Personennahverkehr in § 8 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes im Rahmen der Eisenbahnstrukturreform.

---

---

Darüber hinaus wurden folgende Ziele erreicht:

- die Einführung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Mietwagenverkehr, mit der eine bessere Ordnung in diesem Bereich erreicht wurde;
  - ermäßigter Umsatzsteuersatz für die Beförderung von Personen im Taxiverkehr;
  - Sonderrechte für den Taxiverkehr im Rahmen des Straßenverkehrsrechtes, insbesondere die Mitbenutzung von Sonderspuren;
  - Einführung einer Fachkundeprüfung für Taxi- und Mietwagenunternehmer;
  - Verbesserung der Bedingungen für den Einsatz von Taxis im Linienverkehr;
  - Ermöglichung des Einbaus eines „blinkenden“ Taxi-Dachzeichens für mehr Sicherheit;
  - Spezifizierung und Entwicklung eines „stillen Taxialarms“ auf Basis der GPS-Satellitenortung.
- 
- 

Zu den verbandspolitischen Erfolgen gehören auch so genannte Abwehrrfolge. So konnte der Bundesverband Bestrebungen erfolgreich entgegenzutreten, die auf eine Aufweichung und Aufgabe wichtiger, bewährter Teile des Ordnungsrahmens für das Taxi- und Mietwagengewerbe abzielten. Nur durch das geschlossene Auftreten des Gewerbes konnte die Aufhebung des Gebots des einheitlichen Farbanstrichs für Taxen sowie die bundesweite Freigabe der Eigenwerbung für Taxis und Mietwagen verhindert werden. 1992

konnte der Bundesverband die Deregulierung des Taxiwesens (geplant waren Aufhebung der Konzessionierung und in weiten Teilen auch des Taxitarifsystems) verhindern.

---

---

2004 gelang es, die Aufhebung der Rückkehrverpflichtung für Mietwagen zu verhindern. Gegenwärtig steht dieses wichtige Abgrenzungsmerkmal zwischen Taxi und Mietwagen durch die geplante Reform des Personenbeförderungsgesetzes wieder auf dem Prüfstand.

---

---

In Zusammenarbeit mit der IRU und den anderen nationalen Schwesterverbänden in der EU wurde im Frühsommer 2006 erreicht, dass die EU-Dienstleistungsrichtlinie in einer deutlich abgeschwächten Form von den EU-Regierungen verabschiedet wurde. Das ursprünglich vorgesehene „Herkunftslandprinzip“ wurde verhindert und durch die „Freiheit der Dienstleistungen“ ersetzt. Gleichzeitig wurden wichtige Bereiche wie Sozial- und Pflegedienste sowie der Verkehr samt Taxen und Nahverkehr von der Dienstleistungsfreiheit ausgenommen. Vorher war es den Gewerbevertretern gelungen, die Gefahren für die öffentlichen Verkehrsinteressen aufzuzeigen, wenn sich Unternehmen ohne die Beachtung der nationalen Verkehrsordnungen als Taxibetriebe überall in der EU und ohne weiteres hätten niederlassen können.

---

---

In fünf wichtigen bundesgerichtlichen Entscheidungen hat sich seit 1989 die bisherige Verbandslinie zu wesentlichen gewerbspolitischen Fragen niedergeschlagen. Die Verbandsarbeit des Bundesverbandes wurde dadurch auf dem Rechtsweg höchststrichterlich bestätigt.

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. September 1989 zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes.
- 
- 

In diesem Urteil wurde bestätigt, dass die Einrichtung eines Beobachtungszeitraumes zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes durch die Zulassungsbehörden rechtmäßig ist und die zur Feststellung der Reihenfolge der zu berücksichtigenden Bewerber geführte Vormerkliste materiell-rechtliche Bedeutung hat.

## Funktionen und Aufgaben

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 4. Oktober 1989 zur Beurteilung der Sittenwidrigkeit und der Verfassungsmäßigkeit der rechtsgeschäftlichen Übertragung von Taxikonzessionen.

---

Das Bundesverfassungsgericht hat in dem Beschluss festgestellt, dass Alt-Konzessionen aufgrund des durch eigene unternehmerische Leistung geprägten Vermögenswertes als Ergebnis der aufbauenden Pflege, des „Goodwill“, der Stammkundschaft und wegen des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes schützenswert sind und deshalb übertragbar sein müssen.

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 14. November 1989 zur Rückkehrpflicht von Mietwagen.

---

Die Verfassungsmäßigkeit des Rückkehrgebotes von Mietwagen wurde bestätigt und damit das Unwesen der Minicar-Unternehmen beseitigt, sich gegenüber ordentlichen Mietwagen- und Taxiunternehmen wettbewerbsfeindlich zu verhalten.

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 11. Februar 1992 zum ermäßigten Umsatzsteuersatz bei der Personenbeförderung mit Taxen.

---

Mit der gewerbepolitisch äußerst wertvollen Erwägung, dass das Taxi öffentliches Verkehrsmittel ist, erklärte das höchste deutsche Gericht die umsatzsteuerrechtliche Bevorzugung des Taxis gegenüber dem Mietwagen als mit dem Grundgesetz vereinbar.

- Urteil des Bundesfinanzhofes vom 31. Mai 2007 zum ermäßigten Umsatzsteuersatz bei Krankenfahrten.

---

Das oberste Finanzgericht bestätigte die vom Bundesverband vertretene Auffassung, dass Hin- und Rückfahrt zwei getrennte Beförderungsleistungen darstellen, sofern der Fahrgast am Behandlungsort abgesetzt und später wieder abgeholt und zurückbefördert wird. Das Urteil hat entscheidenden Einfluss auf die Besteuerung von Krankenfahrten, bei denen die einfache Fahrtstrecke zwischen 25 und 50 Kilometern liegt.

---

Im Februar 2007 erreichte der Bundesverband, dass ein bei der Gesundheitsreform 2007 vorgesehener Pauschalabschlag von drei Prozent bei Kranken- und Rettungsfahrten verhindert wurde. Somit blieb dem Gewerbe die weitere Belastung in diesem schon sehr gebeutelten Geschäftsbereich erspart.

Nach jahrelangem Drängen ist im Oktober 2015 endlich die Verkehrssicherheit dadurch erhöht worden, dass die anachronistische Gurtpflichtbefreiung für Taxi- und Mietwagenfahrer bei der Beförderung gestrichen wurde.

---

Angesichts der Bestrebungen zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes sowie des weitgehend unregulierten Eintritts von neuen Wettbewerbern in den Markt sehen wir schwerwiegende Verwerfungen. Der Bundesverband ist daher noch mehr als bisher gefordert, mit seinem Wirken auf die Konsequenzen von Veränderungen für die Mobilität und das Gewerbe hinzuweisen. Das geschieht sowohl öffentlichkeitswirksam mit großen Protesten und Mahnwachen. Zum anderen führt der Bundesverband unzählige Gespräche, um die Probleme bei Sozialgefüge, Arbeitsbedingungen und Datenschutz entschieden darzulegen. Sie betreffen auch die aktuell mit stark marktliberalen Tendenzen geführten Debatten über die Rahmenbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes auf nationaler und internationaler Ebene, die eine schlagkräftige Gewerbevertretung unverzichtbar machen.

---

Gerade in diesen bewegten Zeiten zeigt ein hoher Organisationsgrad, wie stark die Gewerbevertretung ist. Je stärker der Verband, desto nachhaltiger ist auch der Eindruck bei Politik, Wirtschaft und Mitbewerbern. „Leichtgewichte“ kann man ignorieren, eine schlagkräftige Gewerbeorganisation nicht. Auch wenn die wirtschaftliche Lage es manchmal schwer macht, den Beitrag für seinen Landesverband zu entrichten, muss es jedem Taxi- und Mietwagenunternehmer klar sein, dass gerade jetzt ein starke Gewerbevertretung vonnöten ist. Die Sicherung einer dauerhaften Existenz eines einzelnen Unternehmers bei leistungsgerechter Rendite hängt auch davon ab, dass seine Interessen in Berlin und Brüssel vertreten werden.

# Organisationsdiagramm

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Präsidium



Müller



Zander



Waldner

## Vorstand



Oertel



Böhm



Kuhle



Kollar

## Geschäftsführung



Grätz



Wilhelmsmeyer



Oppermann

## Mitglieder des Erweiterten Vorstandes

Athanasiou	Bielefeld	Freutel	Berlin	Kuhle	München	Schmidt	Frankfurt
Bahr	Halle/Saale	Fuchs	Witten	Kura	Hagen	Schneider	Offenbach
Balkan	Karlsruhe	Gergin	Frankfurt	Ladwig	Hannover	Schötz	Remscheid
Beer	Altenburg	Gleixner	Krefeld	Lenz	Bonn	Schütte	Hamburg
Böhm	Münster	Gutendorf	Koblenz	Lubkoll	Bielefeld	Schwuchow	Erfurt
Borning	Koblenz	Hartmann	Saarbrücken	Menrath	Marl	Ucar	Berlin
Brüggmann	Hamburg	Hess	München	Müller	Kassel	Waldner	Berlin
Buchholz	Bremen	Hübner	Magdeburg	Nadojski	Berlin	Weidmann	Bochum
Cati	Solingen	Karakas	Duisburg	Ploke	Berlin	Zander	Monheim
Clüver	Hanau	Keiler	Schwerin	Rosmanek	Essen	Zillmann	Düsseldorf
Dornheim	Freiburg, Mannheim	Kepper	Dresden	Sarial	Gelsenkirchen		
Dragicevic	Köln	Klusmeier	Düsseldorf	Scheffel	Kaiserslautern		
Ehret	Stuttgart	Kollar	Frankfurt	Schlenker	Frankfurt		

## Mitgliederversammlung

### Ausschüsse & ihre Vorsitzenden



Schmidt

Gewerbe-  
politik



Kessler

Technik  
& Digitali-  
sierung



Goldberg

Arbeit,  
Soziales &  
Fortbildung



Schütte

Kunden-  
orientierung,  
Marketing &  
Vertrieb



Spitzelei

Kranken-  
& Sonder-  
fahrten



Peters

Haushalt  
& Revision



Pettau

Taxi-  
zentralen



Goldberg

Sozial-  
politischer  
Ausschuss

## Förderkreis

CITROËN Deutschland GmbH	Gefos HALE electronic GmbH	Opel Automobile GmbH	VdK Versicherung der Kraftfahrt
Daimler AG	Ingenico Payment Services GmbH	Prävent GmbH	Volkswagen AG
DDS Digital Dispatch (Intl) Ltd	Interfacom S.A. - TAXITRONIC	Seibt & Straub AG	Volkswagen Nutzfahrzeuge
Finn Frogne GmbH	Kienzle Argo GmbH	Semitron S.A.	Volvo Car Germany GmbH
FMS GmbH	mobile GARANTIE Deutschland GmbH	Telekom Deutschland GmbH	
Ford-Werke GmbH	Much® Autohaus GmbH	TOYOTA DEUTSCHLAND GmbH	

# Geschäftsstelle

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Adresse

Dorotheenstraße 37  
10117 Berlin  
Deutschland

## Telefon

+49 (30) 21 22 23 53 5

## Telefax

+49 (30) 21 22 23 54 0

## E-Mail

info@bundesverband.taxi

## Internet

www.bundesverband.taxi

## Leitung

### Rechtsanwalt Thomas Grätz (Geschäftsführer)

E-Mail [geschaeftsfuehrung@bundesverband.taxi](mailto:geschaeftsfuehrung@bundesverband.taxi)

E-Mail [thomas.graetz@bundesverband.taxi](mailto:thomas.graetz@bundesverband.taxi)

### Rechtsanwalt Frederik Wilhelmsmeyer (Stellvertretender Geschäftsführer)

E-Mail [frederik.wilhelmsmeyer@bundesverband.taxi](mailto:frederik.wilhelmsmeyer@bundesverband.taxi)

### Berlin-Repräsentant Michael Oppermann

E-Mail [michael.oppermann@bundesverband.taxi](mailto:michael.oppermann@bundesverband.taxi)

## Sekretariat

### Margarete Reinhardt

E-Mail [margarete.reinhardt@bundesverband.taxi](mailto:margarete.reinhardt@bundesverband.taxi)



### Petra Pirchner

E-Mail [petra.pirchner@bundesverband.taxi](mailto:petra.pirchner@bundesverband.taxi)



## Bürozeiten

Montag – Donnerstag  
Freitag

8.30 bis 16.30 Uhr  
8.30 bis 15.30 Uhr



Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.	Freiburg, Mannheim
Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.	Stuttgart
Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V.	München
Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.	Berlin
Taxi Verband Berlin, Brandenburg e.V.	Berlin
Taxi Deutschland Berlin e.V.	Berlin
Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG	Berlin
TaxiFunk Berlin TZB GmbH	Berlin
Taxiruf Würfelfunk „0800-CABCALL“ AG	Berlin
Quality Taxi Vermittlungs GmbH	Berlin
Taxi Berlin TZB GmbH „Cityfunk“	Berlin
Speed Cab Taxifunk GmbH	Berlin
Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale e.G.	Bielefeld
Funk-Taxi-Zentrale Hansa	Bielefeld
Taxi Bochum eG	Bochum
Taxi Bonn eG	Bonn
Fachvereinigung Personenverkehr • Verband für das Personenverkehrsgewerbe Landesverband Bremen e.V.	Bremen
Taxi Dortmund eG	Dortmund
Taxi Düsseldorf eG	Düsseldorf
Taxi-Funktaxi-Zentrale Duisburg e.G.	Duisburg
Taxi Essen eG	Essen
Taxi-Union Frankfurt e.V.	Frankfurt
Taxi 33°EchoFunk®	Frankfurt
Frankfurt's TAXI-RUF	Frankfurt
Taxi Gelsen IG	Gelsenkirchen
Taxi & Mietwagengenossenschaft Halle/Saale eG	Halle/Saale
Taxi Hagen e.G.	Hagen

# Mitgliederorganisationen

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Ordentliche Mitglieder (54)

Sortierung: Zentralen nach Stadt, Landesverbände nach Bundesland

Hansa Funktaxi e.G.	Hamburg
Taxen-Union Hamburg e.V.	Hamburg
Taxi-Dienst Hanau Stadt und Land e.G.	Hanau
Landesverband Hessen für das Personenverkehrsgewerbe e.V.	Frankfurt
Taxi-Funk-Zentrale Karlsruhe eG	Karlsruhe
Fachverband PKW-Verkehr Hessen e.V.	Kassel
Krefelder Funktaxi-Besitzerverein	Krefeld
Taxi Koblenz e.G.	Koblenz
TAXI RUF Köln wirtschaftliche Vereinigung Kölner Taxiunternehmer eG	Köln
Taxi Jakubiak	Marl
Taxi- und Mietwagengenossenschaft Magdeburg eG	Magdeburg
Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg/Vorpommern e.V.	Schwerin
IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co.	München
Taxi-Zentrale Münster e.G.	Münster
Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. • Fachvereinigung Taxi und Mietwagen	Hannover
Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.	Monheim
Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.	Düsseldorf
Taxi-Funk Offenbach e.G.	Offenbach
Funk-Taxi-Vereinigung Remscheid	Remscheid
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V. • Fachvereinigung Droschken- und Mietwagenverkehr	Koblenz
Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V.	Kaiserslautern
Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e.V.	Saarbrücken
Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.	Dresden
Taxi-Zentrale Solingen eG	Solingen
Landesverband Thüringen der Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.	Altenburg
Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V. • FV Personenverkehr	Erfurt
Funk-Taxi-Zentrale Witten GbR	Witten

# Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Mitglieder (23)

<b>Fahrzeug-Industrie</b>	Opel Automobile GmbH	Rüsselsheim
	Citroën Deutschland GmbH	Köln
	Daimler AG	Berlin
	Ford-Werke GmbH	Köln
	Toyota Deutschland GmbH	Köln
	Volkswagen AG	Wolfsburg
	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Hannover
<b>Neumitglied</b>	Volvo Car Germany GmbH	Köln
<b>Taxizubehör-Industrie</b>	DDS Digital Dispatch (Int'l) Ltd	Saint Ives (GB)
	Gefos Gesellschaft für offene Systeme mbH	Schwerte
	HALE electronic GmbH	Salzburg (A)
	Finn Frogne GmbH	Tübingen
	FMS GmbH	Graz (A)
	Interfacom S.A. - Taxitronic	Barcelona (ES)
	Kienzle Argo GmbH	Berlin
	Seibt & Straub AG	Stuttgart
	Semitron S.A.	Thessaloniki (GR)
<b>Taxi-Spezialanbieter und Dienstleister</b>	Ingenico Payment Services GmbH	Ratingen
	Much Autohaus GmbH	Bad Tölz
	Prävent GmbH	Dortmund
<b>Telekommunikation</b>	Telekom Deutschland GmbH	Bonn
<b>Versicherungswirtschaft</b>	mobile GARANTIE Deutschland GmbH	Wedemark
	VdK Versicherung der Kraftfahrt AG	Dortmund





# Geschäftsbericht 2018 / 2019



Bei der Einleitung für diesen Geschäftsbericht ist erst einmal eine Umbenennung festzuhalten: Den alten BZP gibt es nicht mehr, an seine Stelle ist der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. getreten. Der Verband blickt unter verschiedenen Namen auf eine über 70jährige Geschichte zurück. 1947 wurde die „Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V.“ gegründet. Die AGP blieb bis 1965 bestehen und wurde dann vom BZP (Bundeszentralverband der Personenverkehrsunternehmen mit Pkw e.V.) abgelöst. Die Benennung „Deutscher Taxi- und Mietwagenverband“ wurde 2000 beschlossen. Die Mitgliederversammlung votierte im März 2019 in Hamburg nun mit großer Mehrheit für die Umbenennung in Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. „Wir haben diesen neuen Namen vorgeschlagen, weil sich das Umfeld für Kommunikation rasant ändert. Botschaften müssen klarer werden“, sagte Verbandspräsident Michael Müller. Parallel dazu gab die Mitgliederversammlung grünes Licht für ein neues Logo. Es stellt die Rolle der individuellen Personenbeförderungen mit dem großen Schriftzug „Taxi“ in den Vordergrund. Gelb und schwarz sind die dominierenden Farben.

## Wirtschaftliche Entwicklung in schwierigem Marktumfeld

Die zurückliegenden zwölf Monate waren von einer weitgehend stabilen wirtschaftlichen Entwicklung gekennzeichnet. Zum

Ende des Berichtszeitraumes droht eine Verschlechterung, deren Ausmaß noch nicht absehbar ist. Während Optimisten nur von einer konjunkturellen Delle sprechen, sehen Skeptiker ein Ende des langen Aufschwungs. Auslöser dafür sind unter anderem durch den US-Präsidenten Donald Trump ausgelöste Handelsstreitigkeiten, Strafzölle und die daraus resultierende tiefgreifende Wirtschaftsverunsicherung, zudem die Debatte um den Brexit und fehlende Fachkräfte in der Binnenwirtschaft. Im Großen und Ganzen war auch das Geschäft der deutschen Taxi- und Mietwagenbranche in den vergangenen Monaten weiterhin stabil. Die Branche hat die seit Januar 2015 geltenden Bestimmungen zum Mindestlohn unter großen Kraftanstrengungen gemeistert. Die Erhöhung zum 1. Januar 2019 von 8,84 Euro auf 9,19 Euro ist je nach Region mit mehr oder weniger großem Kraftaufwand bewältigt worden, auch die erneute Anhebung zum 1. Januar 2020 auf 9,35 Euro sollte so gestemmt werden können. Insgesamt setzt sich in der Branche der Trend zu kostendeckenderen Einsätzen fort. Fahrzeuge verbleiben auf dem Betriebshof, wenn keine Umsätze zu erwarten sind. Dadurch mehren sich im Gegenzug Berichte in der örtlichen Presse, dass Fahrgäste nicht mehr zu allen Zeiten sofort über einen Wagen verfügen können. Der Bundesverband erneuert daher seinen Appell an die Genehmigungsbehörden, zur Sicherung der Betriebspflicht in solchen Orten entweder Dienst-

## Geschäftsbericht 2018 / 2019



pläne selbst aufzustellen oder aber über die örtliche Taxi-Ordnung eine lückenlose Nachtdienstbereitschaft, die auch in Kooperation mit anderen örtlichen Taxiunternehmen gewährleistet werden kann, vorzuschreiben.

In einem schwierigen Geschäftsumfeld entwickelt sich auch das Fahrtenaufkommen unterschiedlich. Der Markteintritt von Wettbewerbern wie Uber oder Free Now (früher mytaxi) führt in Städten wie in Berlin derzeit zu Rückgängen bei den Aufträgen zwischen 25 und 35 Prozent. Verschärft wird die Situation durch Dumpingangebote und Gutscheine von Wettbewerbern. Besonders unverständlich ist die Beteiligung von Betrieben des öffentlichen Rechts, wie der hauptstädtischen Nahverkehrsgesellschaft BVG, an Unternehmen wie BerlKönig, welche mit subventionierten Tarifen die Konkurrenzsituation befeuern. Derzeit sind besonders die großen Städte in Deutschland im Visier der neuen Mobilitätsanbieter, zu denen mit Volkswagen (Moia) und Daimler (Free Now) auch Autokonzerne gehören. Demgegenüber führen demografische Entwicklungen zu einem Umsatzplus für die Taxibranche. Mit steigendem Alter der Bundesbürger sind mehr Menschen auf ein Taxi angewiesen. Ihr Mobilitätsbedürfnis mit Fahrten zum Einkaufen oder zur medizinischen Betreuung dürfte in den nächsten Jahren noch zunehmen. Der Trend gegen die private Autonutzung in den Großstädten kann zur vermehrten Taxinutzung führen. Allerdings dürfte die Branche nur in geringerem Maße von diesem Trend profitieren, da mit Carsharing, ÖPNV und E-Bikes/E-Scootern weitere Wettbewerber am Markt sind. Abzuwarten bleibt, ob der Ruf nach verbilligten ÖPNV-Jahreskarten zum Preis von 365

Euro durchgesetzt wird und welche Auswirkungen sich daraus für die Mobilität ergeben. Ganz andere Probleme ergeben sich für die Beförderung in kleineren Städten und auf dem Lande. Die demografische Entwicklung mit dem Weggang vieler jüngerer Menschen in die Städte befördert den Rückzug von Bussen und Bahnen. Für diese Mobilitätsprobleme ist ein Allheilmittel bisher nicht gefunden worden. Hier scheint sich auch politisch der Gedanke zu festigen, dass Beförderungsangebote nur mit Subventionen machbar sind. Gedankenspiele dazu gibt es in vielen politischen Lagern, das ergaben diverse Gespräche des Bundesverbandes.

### Geplante Änderungen im Personenbeförderungsgesetz

Der Bundesverband hat immer deutlich gemacht, dass er Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber steht. Einzige Prämissen: Die Branche muss faire Wettbewerbsbedingungen haben, der Verbraucher muss im Mittelpunkt stehen und Anpassungen dürfen nicht dazu führen, dass Mobilität zum Spielball von Profitinteressen wird. Diese Ansprüche wurden in unzähligen Treffen mit Politikern auf den verschiedenen Ebenen, mit Verbänden und mit der Wirtschaft immer wieder deutlich gemacht. In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung schon in der Überschrift „Einen neuen Aufbruch für Europa, eine neue Dynamik für Deutschland und einen neuen Zusammenhalt für unser Land“ versprochen. Und da heißt es: „Wir werden das Personenbeförderungsgesetz modernisieren und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technischen Entwicklungen anpassen. Neue plattformbasierte digitale Mobilitätsangebote brauchen eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung.“ Mittlerweile wurde auch durch Recherchen von "Report Mainz" für "Exklusiv im Ersten" bekannt, dass Uber fertige Textbausteine für ein neues Personenbeförderungsgesetz an Bundestagsabgeordnete geschickt haben soll. Jedenfalls sickerte im Februar ein sogenanntes Eckpunktepapier durch. Zum Zeitpunkt des Erscheinens war der Urheber noch unklar, allerdings wurde schnell deutlich, dass die Autoren im Bundesverkehrsministerium saßen. Das Papier steht beim Bundesverband zum Download. (<https://www.bzp.org/Content/>

## Geschäftsbericht 2018 / 2019

MELDUNGEN/\_doc/PBefG-Eckpunkte.PDF). Darin heißt es unter Punkt C, der Aufhebung des Poolingverbots für Mietwagen: Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG normierte Pflicht zur Anmietung im Ganzen aufgehoben. Damit wird Mietwagenunternehmern grundsätzlich auch die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Ebenso wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG enthaltene Vorgabe gestrichen, nach der der Ablauf der Fahrt vom Mieter bestimmt wird, um auch Algorithmusgesteuerte Streckenführungen zu ermöglichen. Gleich danach wird in Punkt D die Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen vorgeschlagen: Um unnötige Leerfahrten zu verhindern, wird die in § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG normierte Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben. Gleichzeitig erscheint es sinnvoll, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren. Daher kann Mietwagenunternehmern von den zuständigen Genehmigungsbehörden für bestimmte fahrgastreiche Bereiche ein sog. „Aufstellverbot“ auferlegt werden (alt.: positive Definition des „Lizenzgebietes“), um in diesen Bereichen die Kundensuche vor Ort zu verhindern.

### Eckpunktepapier bestimmt die Diskussion

Wenn das Papier so Gesetz würde, wäre dies das Ende des Taxigewerbes. Nicht nur die 250.000 Beschäftigten in der Branche würden durch die Ungleichheit des Wettbewerbs ihre Jobs verlieren, sondern auch die Existenz ganzer Familien stünde auf dem Prüfstand. Fraglich, ob sie ohne Probleme in andere Jobs wechseln könnten. Der Schock über das Papier währte nur kurz und wich vielen Aktionen. Der Auftakt: eine Demonstration vor dem Bundesverkehrsministerium in Berlin. Innerhalb kürzester Zeit wurde die Kundgebung als „Fußgänger-Demo“ ohne Autos genehmigt und organisiert. In der Stadt wurden an den Halteplätzen Plakate geklebt, die auf die Demonstration hinweisen – und Hunderte waren gekommen. Rolf Feja von der Berliner Taxiinnung sagte an die Adresse von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Was glauben Sie denn, was wir können, wenn wir zwei Monate Zeit haben? Dann legen wir die ganze Republik lahm!“ Der Protest verhallte auch nicht ungehört. Scheuer bezeichnete das Eckpunktepapier als Diskussionsgrundlage, das Taxi sei für ihn existenzieller Bestandteil der Mobilität. Die Spitze des Bundesverbandes lud er

zu einem Gespräch ein, es fand wenige Tage nach der Demonstration statt. Allerdings war er nicht bereit, das Eckpunktepapier wieder zurückzunehmen. Bis zur Frühjahrstagung des Verbandes in Hamburg gab es nur eine kurze Mitteilung: „Wir haben die Gesamtheit erneut hier im Hause besprochen und uns auch mit den Koalitionsfraktionen kurz ausgetauscht. Unser Eckpunktepapier wurde als Diskussionspapier erstellt, um zu einer Meinungsbildung mit den Koalitionsfraktionen zu kommen. Die Fraktionen haben jetzt zunächst gebeten, unseren Entwurf mit den Verbänden zu besprechen.“ Verbandspräsident Müller zeigte sich dementsprechend enttäuscht und kündigte an: „Für uns heißt das, wir werden unsere Stimme weiter erheben. Lauter und deutlicher als bisher! Der bundesweite Aktionstag am 10. April und weitere Protestaktionen werden stattfinden“.



### Demonstrationen in ganz Deutschland .....

Frühjahr und Sommer wurden bestimmt von lautstarken Protesten, die auch eine große Resonanz in den Medien fanden und damit die Botschaft des Taxigewerbes transportierten. Das Personenbeförderungsgesetz ist aktiver Verbraucherschutz, die Mobilität darf nicht den Profitinteressen großer Konzerne geopfert werden. Bereits vor dem großen Aktionstag des Taxigewerbes am 10. April fanden Kundgebungen in Bayern und in Hannover statt. In zahlreichen bayerischen Großstädten legten die Taxifahrer am 13. März ihre Arbeit nieder. Vor der Staatskanzlei wurde protestiert, viele Zentralen stellten die Vermittlung ein. Die Argumente:

## Geschäftsbericht 2018 / 2019



Ohne Rückkehrpflicht stehen Uber und Taxi nebeneinander, der eine mit Dumpingtarifen, der andere mit dem von den Behörden genehmigten Tarif. So kann das Taxigewerbe nicht überleben. Zudem sei es nicht zu verstehen, dass eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes ausgerechnet diejenigen schützen will, die hierzulande keine Steuern zahlen und Mitarbeiter mit Löhnen weit unter dem Mindestlohn ausbeuten. Das gleiche Bild, die gleichen Argumenten waren dann zwei Wochen später in Hannover zu hören. „Wir wollen keine Sonderbehandlung, wir wollen nur, dass alle die gleichen Chancen bekommen“, so die immer wieder gehörte Meinung.

Der 10. April dürfte in die Geschichtsbücher eingehen. Die Taxiproteste, die an diesem Tag deutschlandweit stattfanden, haben die Stärke des Gewerbes deutlich gemacht. Ein schlichtes „Durchwinken“ der Änderungen im Personenbeförderungsgesetz im Sinne neuer Anbieter sind mit der Branche nicht zu machen. In Dresden, Düsseldorf, Köln, München, Stuttgart, Hamburg, Wiesbaden und in vielen anderen Städten gingen Kolleginnen und Kollegen aus der Branche auf die Straße. Die größte Demonstration mit über 6.500 Taxen fand in Berlin statt, unterstützt von Fahrern aus Sachsen, aus Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Mit einer Sternfahrt sollte es zum Brandenburger Tor gehen, aber im Stau blieben noch viele weitere Fahrzeuge stecken. Am Flughafen Tegel ging nichts mehr. Dennoch war die Kulisse beeindruckend, zwischen Präsident Michael Müller und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer entwickelte sich ein längerer Dialog. Den kompletten Film dazu haben wir auf unserer Facebookseite veröffentlicht. Am Ende war der Minister aber nicht zu Zugeständnissen bereit, dennoch wurde deutlich: Die Branche wird weiter kämpfen. Auch das Medienecho war gewaltig. Doch es ging nicht nur um die reine Präsentation in Zeitungen und TV. Es konnte auch die Botschaft vermittelt werden, warum die Proteste notwendig sind und weiter gehen werden. „Taxifahrer demonstrieren bundesweit gegen Reformpläne Scheuers“ schrieb beispielsweise die französische Nachrichtenagentur afp in ihrem deutschsprachigen Dienst und viele Zeitungen wie die „Welt“ übernahmen dies. Die Hamburger Morgenpost, die Kölnische Rundschau, die Süddeutsche Zeitung, die Frankfurter Allgemeine Zeitung, die Rheinische Post, die BILD berichteten ausführlich. Kaum eine Zeitung, die sich nicht mit den

## Geschäftsbericht 2018 / 2019

Taxiprotesten beschäftigte. Am Abend flimmerte das Thema Taxi in den Nachrichtensendungen über die Bildschirme. Sowohl in den lokalen TV-Stationen als auch in den großen Nachrichtensendungen von RTL, ARD und ZDF wurde berichtet. Auch dpa-Video und Reuters TV hatten sich des Themas angenommen. Zudem spiegelten die sozialen Medien wie Facebook, Twitter und Instagram die Proteste ausführlich und aus unterschiedlichen Blickwinkeln wider.

### .... und bundesweite Mahnwachen

Der nächste Paukenschlag folgte im Frühsommer mit der „Scheuerwehr“-Tour durch 16 Bundesländer. Denn bei der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes muss der Bundesrat zustimmen, die Verantwortlichen in der Länderkammer sollten so aus erster Hand erfahren, welche Konsequenzen die Scheuer-Pläne für ihr Land haben. Und das hatte dem Taxigewerbe niemand zuge-  
traut. Ideenreich wie nachdrücklich wurde der Protest vor den Staatskanzleien und Länderparlamenten gestaltet, in nur wenigen Bundesländern wurde der Protest von den regierenden Politikern mit Abwesenheit bedacht. Viele andere dagegen stellten sich demonstrativ auf die Seite des Taxigewerbes. Begleitet von großer Resonanz der Medien wurde am Dienstag nach Pfingsten das erste Mal demonstriert. Auf dem Alten Markt, direkt vor dem Brandenburger Landtag und mitten in Potsdam. „Die geplanten Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes würden das Aus für das Taxigewerbe bedeuten“, betonte Michael Müller. „Deshalb



richten wir diese Mahnwachen in allen Bundesländern ein, um darauf hinzuweisen, welche Gefahren für bezahlbare Mobilität in Stadt und Land drohen“. Für die Landesregierung von Brandenburg sagte die Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Ines Jesse: Klar müsse das Personenbeförderungsgesetz geändert werden. „Die Jugend ist nicht mehr so unterwegs, wie wir einmal unterwegs waren. Die Digitalisierung bringt neue Techniken. Darum muss das PBefG angepasst werden. Aber es muss eben richtig angepasst werden.“ Ein fairer Wettbewerb sei mit dem Eckpunktepapier nicht möglich. Besonders die Aufhebung der Rückkehrpflicht für Mietwagen und des bisherigen Pooling-Verbots sehe man darum sehr kritisch, so die Position Brandenburgs.

Die nächsten Stationen der Mahnwachen-Tour waren Schwerin, Kiel, Hamburg und Bremen. Das Taxigewerbe machte immer wieder deutlich: Wir sind moderner als viele glauben. Innovationen haben wir schon viel eher umgesetzt. Beispielsweise bei der Vermittlung von Fahrten per App, die längst Alltag ist - früher als alle anderen Mitbewerber. Politiker von Linkspartei und SPD zeigten auf den Stationen im Norden viel Verständnis für das Taxigewerbe und befürchten, dass Scheinselbstständigkeit auch in dieser Branche Einzug hält. Die Folgen dieser prekären Arbeitsverhältnisse wie geringe Löhne und fehlende Rentenabsicherung müssten verhindert werden. In Bremen sprach der Landeschef zu den Demonstranten, Bürgermeister Carsten Sieling kam zur Mahnwache und stellte sich deutlich auf die Seite des Gewerbes: „Die Parole Scheuerwehr ist gut. In der Republik muss es mehr Scheuerwehr geben.“ Bei der Mahnwache in Wiesbaden sagte Hessens Vize-Regierungschef Tarek Al-Wazir, zugleich grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister: Das Taxi gehört klar zum Öffentlichen Personennahverkehr. Dabei könne das Anruf-Sammel-Taxi eine Alternative sein. Konkreter wollte der Minister nicht werden. Diese Zusammenfassung kann keinen Überblick über die gesamte Tour geben, darum seien stellvertretend nur zwei Ereignisse noch genannt. In Dresden setzte das Taxigewerbe ein besonderes Zeichen. Mit

## Geschäftsbericht 2018 / 2019



einem schwarzen Sarg, einem Taxischild und der Aufschrift „Vom Aussterben bedroht“ wurde auf die Konsequenzen des Eckpunktepapiers hingewiesen. Und in Saarbrücken folgte ein kraftvoller und engagierter Auftritt der Vorsitzenden der Verkehrskonferenz, Anke Rehlinger, bei der Mahnwache des Gewerbes. Sie sagte, Veränderungen bei der Mobilität werden kommen. Aber: „Ich bin sehr dafür, dass wir das chancenorientiert für Nutzerinnen und Nutzer machen, aber auch fair für diejenigen, die für die Mobilität zu sorgen haben“. Das Taxigewerbe sei ein Baustein der Mobilität, der Mobilität für alle im digitalen Zeitalter! „Für faire Chancen werde ich mich einsetzen. Natürlich wird es Veränderungen geben, die die Digitalisierung bietet. Aber es darf nicht so sein, dass einige wenige Wettbewerber alles dürfen und nichts müssen. Und Sie, das Taxigewerbe, müssen alles und dürfen wenig. Das ist kein fairer Wettbewerb“, betonte Ministerin Rehlinger (SPD). Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle die Unterstützung der Tour durch Rolf Feja von der Berliner Taxiinnung, der den zum Sonderpreis von der Firma Taxi Rent zur Verfügung gestellten VW Bully rund 6.000 Kilometer sicher von Ort zu Ort steuerte. „Es hat sich überall gelohnt“, sagte Feja danach. „Viele Politiker haben durch uns begriffen, welchen Stellenwert das Taxi hat.“

### Aktionen über den Sommer

Der Bundesverband hatte seine Mitglieder gebeten, während der Sommerpause das direkte Gespräch mit den Abgeordneten in den Wahlkreisen zu suchen. Ziel: Direkt vor Ort sollen die Mitglie-

der des Bundestages und der Länderparlamente erfahren, was die Umsetzung der Scheuerpläne konkret vor Ort bedeuten würde. Ein Beispiel sei an dieser Stelle erwähnt: Fünf Kollegen aus Frankfurt luden Ulli Nissen (MdB, SPD) zu einer Beobachtungsfahrt durch die Mainmetropole ein. Mehrere Gesetzesverstöße wurden dabei registriert. „Das ist kein Mietwagen-Unternehmen mehr, sondern wildes Taxifahren“, wird die Abgeordnete von Journal-Frankfurt.de zitiert. Und weiter: „Das ist bestimmt schwer zu ertragen, diese dauerhaften Rechtsbrüche mit anzusehen und auch noch zu wissen, dass damit gerade Geld verdient wird“. Parallel zu diesen Terminen setzte auch der Bundesverband seine Gespräche auf allen Ebenen fort, beispielsweise mit dem Verkehrsminister von NRW, Hendrik Wüst (CDU). Das Thema auch hier: Wie kann eine PBefG-Novelle aussehen, die moderne Angebote zulässt ohne dabei den ÖPNV und die Daseinsvorsorge zu kannelisieren? Mit Ende der Sommerpause nahm die Zahl dieser Gespräche und Debatten kontinuierlich zu, immer mit dem Ziel, der Politik die Konsequenzen aus den Scheuer-Plänen zu erläutern und eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes einseitig zuungunsten der Branche zu verhindern. Mit dem Umzug des Bundesverbandes von Frankfurt nach Berlin haben sich auch viele neue Kommunikationsmöglichkeiten ergeben. Die ersten Monate an der Spree belegen dies deutlich. Zahlreiche Foren finden mit Beteiligung der Taxibranche statt. Zudem ist der Bundesverband selbst Gastgeber. Zur Einweihung der neuen Büros in der Dorotheenstraße (durch die Aktionen rund um die Veröffentlichung des Eckpunktepapiers hatte sich der Termin bis in den Juni verschoben) war das politische Berlin zahlreich vertreten. Selbst der Bundesverkehrsminister war dabei. „Wir sind doch ständig im Gespräch“, meinte Andreas Scheuer und betonte, er habe die Belange der Taxibranche im Blick. Ulli Nissen, SPD-Abgeordnete aus Frankfurt/Main, nahm zusammen mit Michael Donth (CDU/CSU-Fraktion) und Andreas Wagner (Die Linke) die neuen Büros in Augenschein und postete anschließend: „Eine Liberalisierung des Taxigewerbes ist sozial- und umweltpolitischer Unsinn“.

### Ein besonderes Geburtstagsgeschenk für den Bundesverkehrsminister

Am 26. September 2019 startete der Bundesverband seine hoch-

## Geschäftsbericht 2018 / 2019

karätige „Fernlicht-Veranstaltung“ - Taxi Driving Innovation. Der Hintergrund: Die Welt der Mobilität ist im Wandel, keiner kann diesen Wandel allein gestalten. Wir brauchen ein Miteinander, kein Gegeneinander. Es ist Aufgabe der Taxi- und Mietwagenbranche, diesen Wandel aktiv mitzugestalten. Neben der Mobilität in Ballungsräumen wurde die Frage diskutiert: Wie sieht es auf dem Land aus? Brauchen wir Mobilität „an jeder Milchkanne“? Nahverkehrsverbände und Unternehmen berichteten aus ihren Erfahrungen. Die Veranstaltung am 26. September in Berlin war zugleich unser „Geschenk“ an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zu seinem 45. Geburtstag, den er an diesem Tag feierte. Denn: Das Taxi- und Mietwagengewerbe in Deutschland stellt sich nicht gegen Veränderungen. Wir gehen mit der Zeit, das zeigt auch die Kampagne „Verlässlich ist modern“. Verlässlichkeit zeichnet das Gewerbe aus. Wir fahren für alle Menschen, wir befördern Senioren wie Manager, Schüler wie Behinderte, Kranke und Nachtschwärmer. Dies geschieht zu festen Tarifen, die von den Behörden festgelegt werden. Damit kostet die Fahrt bei einem Wolkenbruch, nach Konzerten oder in der Silvesternacht den gleichen Preis wie an einem normalen Dienstagmorgen. Und schließlich: Wir haben unsere eigenen Fahrzeuge. Das Gewerbe ist von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt. Konzerne, die ohne ein einziges eigenes Auto nur mit der Vermittlung Geld verdienen wollen, sind kein Gewinn für die Beförderung des Einzelnen. Denn was er vielleicht am Anfang sparen könnte, zahlt er am Ende doppelt und dreifach wieder drauf! Aber wir zeigen nicht nur das Gewerbe für den Verbraucher. Wir zeigen



auch die Menschen, die im Gewerbe arbeiten. Mit dem Selfiegenerator haben sich mittlerweile viele Kolleginnen und Kollegen selbst abgelichtet und begründet, warum für sie das Taxi wichtig ist. Sonja bezahlt mit ihren Taxieinnahmen ihre Brötchen, Versicherungen, Miete, Kranken- und Rentenversicherung. „Freiheit und Flexibilität bei der Arbeit“, sagt Arif, seit 4 Jahren Taxifahrer, über seinen Job. Christian, seit 36 Jahren im Gewerbe, beschreibt die Geschäftsmodelle und sagt „Gewinne unterhalb des Taxitarifs zu erwirtschaften, ist nicht möglich“. Und Anita, seit 26 Jahren hinter dem Taxi-Lenkrad, betont: „Taxifahren bedeutet Empathie, zuhören können und manchmal auch Lebenshilfe“. Viele weitere Beispiele gibt es unter [https://www.verlaesslich-ist-modern.de/user\\_images/](https://www.verlaesslich-ist-modern.de/user_images/).

### Grundlegende Gerichtsentscheidungen

Neben den Aktivitäten des Bundesverbandes gab es in den zurückliegenden zwölf Monaten eine juristische Grundsatzentscheidung. Kurz vor Weihnachten 2018 urteilte der Bundesgerichtshof: Uber Black ist unzulässig. Für uns macht es keinen Unterschied, ob das Unternehmen nun schwarz, weiß oder purpurfarben im Namen trägt. Unlauterer Wettbewerb aufgrund eines Verstoßes gegen das Personenbeförderungsgesetz, so sahen es die Karlsruher Richter. Auch wenn Uber Black inzwischen eingestellt ist, werden in Wildwestmanier weiter die für das Mietwagengeschäft vorgeschriebenen Regeln schlichtweg ignoriert. Dennoch ist das von dem Berliner Taxiunternehmer Richard Leipold mit Unterstützung des Bundesverbandes erstrittene Urteil des höchsten deutschen Gerichts wichtig. Die Personenbeförderung darf nicht dem Spiel freier Kräfte des Marktes überlassen werden, das haben die Rich-

## Geschäftsbericht 2018 / 2019

ter klargestellt. Das Gericht verwies dabei noch einmal auf eine ältere Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts. Danach ist der Schutz des Taxiverkehrs im PBefG verfassungsgemäß. Der BGH hatte nun prüfen müssen, ob sich die Verhältnisse durch neue Angebote wie Mitfahrdienste oder Carsharing grundsätzlich geändert hätten. Dies ist nicht der Fall, so der Bundesgerichtshof. Deshalb seine eminent wichtigen Feststellungen:

1. Nach § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG ist die unmittelbare Annahme von Beförderungsaufträgen durch Fahrer von Mietwagen unabhängig davon unzulässig, ob die Auftragserteilung durch die Fahrgäste selbst oder für sie handelnde Vermittler erfolgt.
2. Das Verbot der Smartphone-Applikation "UBER Black" in der beanstandeten Ausgestaltung ist mit den Vorschriften zur Dienstleistungsfreiheit des Europäischen Rechts vereinbar.
3. Ist ein mittels einer Smartphone-Applikation erbrachter Vermittlungsdienst integraler Bestandteil einer hauptsächlich aus einer Verkehrsdienstleistung bestehenden Gesamtdienstleistung, handelt es sich um eine Verkehrsdienstleistung.

### Beim Fiskaltaxameter fehlt weiterhin Verfahrenssicherheit

Rein faktisch hat die Auseinandersetzung um die Positionen des BMVI-Papiers das Thema Fiskaltaxameter in den Hintergrund gedrängt, die Unternehmen stehen bei diesem praktisch ausgesprochen brennenden Thema im Regen. Auch wenn nach Ansicht des Verbandes im Moment unverändert keine ausreichende gesetzli-



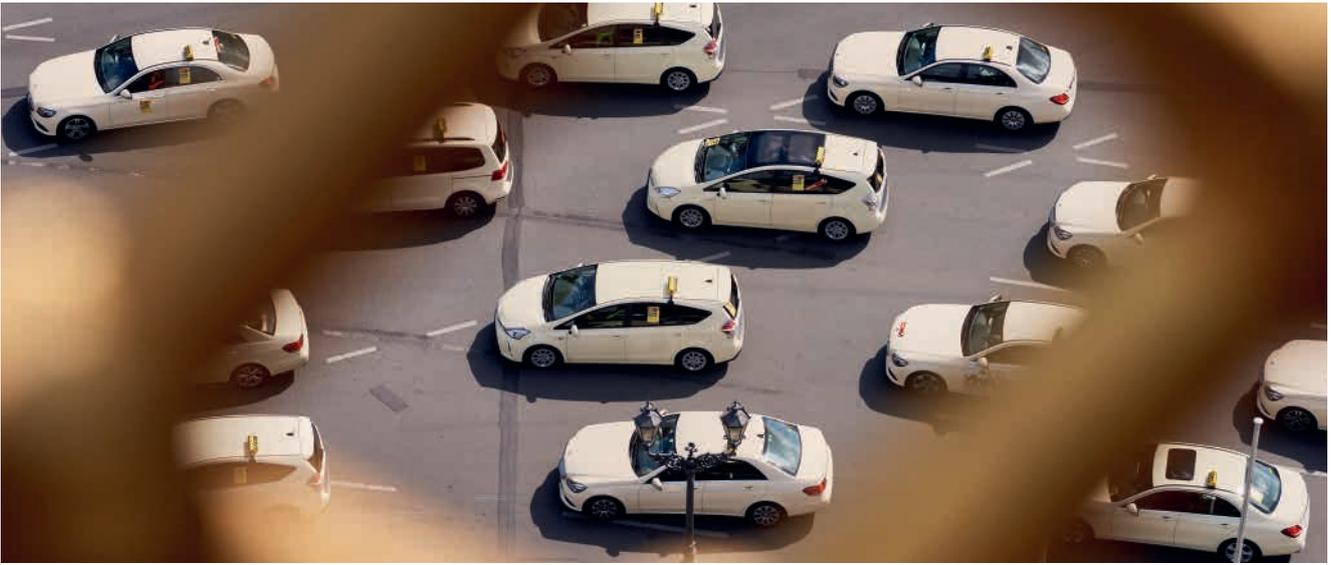
che Ermächtigung dafür besteht, verlangen nicht nur in Hamburg, sondern auch in Berlin und anderenorts die Genehmigungsbehörden den Einsatz des Fiskaltaximeters bei den Unternehmen. Ziel des Verbandes ist es also weiterhin, dass diese rechtssichere Ermächtigung geschaffen und den Unternehmen damit auch die notwendige Verfahrenssicherheit vermittelt wird. Eine Novelle der sogenannten Kassensicherungsverordnung soll nach dichter werdenden politischen Äußerungen in dieser Legislaturperiode zwar angepackt werden, im Unterscheid zu den bisherigen Verlautbarungen soll aber nicht etwa das Fiskaltaxameter angepackt werden, sondern erstmal müssen die deutlich gewordenen Fehlentwicklungen der Verordnung bei den Einzelhandelskassen repariert werden. Übertugend wichtig ist für den Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., dass jedenfalls bei der nachfolgenden Novelle nicht nur Taxameter, sondern auch Wegstreckenzähler einbezogen werden. Denn nur so lässt sich verhindern, dass die ganze, letztlich positive Entwicklung konterkariert wird und eine „Flucht in den Mietwagen“ stattfindet.

### Enge Verbindung mit den Partnern des Gewerbes gepflegt

Auch 2018/2019 hat der Bundesverband eine intensive Zusammenarbeit mit den Partnern des Gewerbes gepflegt: die Rahmenverträge des Bundesverbandes mit ARAL und Total, welche spürbare Vergünstigungen bieten, werden unverändert stark nachgefragt, ähnliches gilt bei Orlen- bzw. Star-Tankstellen. Ebenfalls wird die novofleet-Flottenkarte, mit der die Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes bei den Discountmarken günstiger tanken können, kräftig in Anspruch genommen. Neben der „klassischen“ A.T.U-Card, mit der alle Reparaturen und Einkäufe in den über 560 A.T.U-Filialen bargeldlos erfolgen, kann auch eine spezielle Rabattkarte für Barzahlungen ausgestellt werden. Die Taxigarantie-Versicherung der mobile GARANTIE Deutschland GmbH schützt den beim Verband organisierten Unternehmer zum Sonderpreis auch nach Ablauf der Herstellergarantie vor unliebsamen Überraschungen durch eventuell auftretende Schäden an seinen Fahrzeugen. Die wichtigsten technischen Baugruppentteile von Taxis und Mietwagen sind im Rahmen einer Neuwagenanschlussgarantie oder Gebrauchtwagenangarantie versicherbar.

Mercedes hat einige Aktionen gestartet, die eine Menge Wider-

## Geschäftsbericht 2018 / 2019



hall im Gewerbe gefunden haben. Auch die Nr. 2 im Markt gibt mit den unverändert gut im Gewerbe vertretenen Volkswagen Touran-, Sharan- und Passat-Modellen ordentlich Gas, die Nutzfahrzeugtochter im Konzern hat mit dem Caddy eine Erdgas-Variante im Angebot und wird nicht nur deshalb in der Branche hochgeschätzt. Ford bietet dem Gewerbe durch seinen spezialisierten und bundesweit liefernden Händler Auto-Fiegl über den Bundesverband regelmäßig branchenzugeschnittene Angebote. Die Telekom hat über ihr spezielles Verbändebetreuungsteam unverändert große Erfolge mit ihren günstigen Tarifen für M2M, also Maschine-zu-Maschine-Kommunikation, die als Besonderheit nicht nur die Datenkommunikation, sondern auch einen ins Fahrzeug eingehenden Sprachkanal hat. Auch der Taxi-Button wird vom Gewerbe gut angenommen. Auch ansonsten ist das TaxiTeam des Telekommunikationsunternehmens ein allzeitbereiter Partner für alle Anforderungen des Gewerbes und bietet jede Menge Vorteile. Nicht zuletzt ist die Telekom Partner und großer Unterstützer bei den Innovationsveranstaltungen des Bundesverbandes.

Die Firma Volvo ist (wieder) dem Bundesverband beigetreten, nicht nur dass die originären Volvo-Fahrzeuge wieder dem Gewerbe offensiv angeboten werden, auch das von der Mutter Geely neu herausgebrachte LEVC-Elektro London Cab soll vom Gewerbe aufgenommen werden und wird von Volvo betreut. Damit sind nun

im Herbst des Jahres 2019 exakt 54 Organisationen des Taxi- und Mietwagengewerbes entweder als Landes- bzw. Regionalverband oder aber als Taxizentrale engere Mitglieder des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen. Dazu kommen 23 Firmen aus dem Bereich der Fahrzeug-Industrie, Softwarehäuser, Taxizubehör-Industrie, Versicherungswirtschaft sowie Bezahlsysteme-Industrie, welche als außerordentliche Mitglieder die Arbeit des Bundesverbandes unterstützen.

### Fazit:

Diese Darstellung der Tätigkeit der Interessenorganisation des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen ist umfangreich, trotzdem reißt sie nur an, welche Ergebnisse mit den vielen Initiativen und Tätigkeiten des Präsidiums, Vorstandes und der Geschäftsführung sowie der Fachausschüsse im Zusammenwirken mit den Mitgliedsorganisationen erzielt wurden. Die vielen Einzelanfragen, die Herstellung einer Vielzahl von persönlichen Kontakten zu Verantwortlichen aus Politik, Verwaltung und Industrie, die Bearbeitung von zahlreichen Medienanfragen, die Initiierung von eigenen Projekten wie auch die Prüfung von Konzepten der Industrie können schon aus Platzmangel nicht alle dargestellt werden, aber auch diese in ihrer Gesamtheit sehr wichtigen Tätigkeiten sind vom Bundesverbandes Taxi und Mietwagen in den Geschäfts-

## Geschäftsbericht 2018 / 2019

jahren 2018 und 2019 erfolgreich bewältigt worden. Auch organisatorisch ist einiges geleistet worden bzw. steht noch bevor. Mit dem Umzug von Frankfurt nach Berlin bezog der Verband ab November 2018 neue Geschäftsstellenräume, die in der Folgezeit neu eingerichtet wurden und auch die Organisation des Büros ist dann erfolgreich und effizient inklusive teilweise der Einstellung neuer Mitarbeiter strukturiert worden. Der Sitz der Geschäftsstelle lautet 10117 Berlin, Dorotheenstraße 37.

Die derzeitige wirtschaftliche Situation ist ordentlich, der gesetzliche Mindestlohn hat einige strukturelle Änderungen in der Taxi- und Mietwagenbranche erbracht, aber keine wirklichen Verwerfungen hervorgebracht. Probleme wie Betriebspflichterfüllung sind mancherorts noch zu lösen. Gesteigerte Aufzeichnungs- und Speicherpflichten über den Taxameter werden in nächster Zeit viele in der Branche weiter beschäftigen, politisch ist weiterhin die Aufgabenstellung offen, hundertprozentige Verfahrenssicherheit wie einigermaßen vergleichbare Verpflichtungen auch für die Mietwagenwegstreckenzähler herzustellen. Auch die generellen Herausforderungen der Digitalisierung des alltäglichen Lebens können auch ohne die wie auch immer genannten Über-Produkte auf die Betriebe einwirken. Die Moia's und Free Nows werden noch manchem Unternehmen Kopfschmerzen bereiten, die Taxizentralen und -unternehmen sind ungeachtet dessen vielerorts schon auf einem sehr fortgeschrittenen digitalen Weg. Gerade in dieser Situation sollten aber diese, vor allem auch die bisher unorganisierten Unternehmer nicht zuletzt anhand dieses Geschäftsberichts nachprüfen, was der Spitzenverband und seine Mitgliedorganisationen alles geleistet haben. Die bereits organisierten Unternehmer werden feststellen, dass sie nicht nur gewerbepolitisch, sondern auch handfest wirtschaftlich profitiert haben. Aber auch der Unorganisierte wird feststellen, dass er an der Verbandsarbeit partizipiert hat, also auch dann, wenn er gar nicht selbst in den Verbänden und sonstigen Gewerbeorganisationen mitgearbeitet hat. Deshalb eine sehr ernst gemeinte Aufforderung: Denken Sie mit, diskutieren Sie mit, arbeiten Sie mit! Jede weitere Unterstützung wird zu einer Stärkung der Schlagkraft des gesamten Gewerbes führen. Das braucht der Verband, das braucht das Gewerbe, das brauchen Sie selbst auch für Ihr Unternehmen – einen von der ganzen Branche getragenen Bundesverband.



# Positionspapier: Fairer Wettbewerb für die Mobilität von morgen

Das Personenbeförderungsgesetz soll in der aktuellen Legislaturperiode novelliert werden. Diese Reform muss die Potenziale der Digitalisierung nutzen, die Verlässlichkeit der Personenbeförderung erhalten und gute Arbeitsbedingungen sicherstellen.

**Leitmotiv muss die Festlegung des Koalitionsvertrags sein, „dass ein fairer Ausgleich (level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen gewahrt bleibt.“**

Die Taxi- und Mietwagen-Branche will diese Modernisierung mitgestalten. Das sind unsere wichtigsten Anforderungen an die Reform:

## Fairer Wettbewerb der Anbieter

Taxis sind Teil der Daseinsvorsorge und des Öffentlichen Personennahverkehrs. Als solches sind sie verpflichtet Beförderung für Jedermann, rund um die Uhr, flächendeckend und zu festen Preisen anzubieten. Um diese besondere Funktion auch weiterhin erfüllen zu können, müssen sie aktiv vor unfairem Wettbewerb geschützt werden.

Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen muss beibehalten werden. Das System Taxi als Teil der Daseinsvorsorge wäre mit dem Wegfall

der Rückkehrpflicht am Ende.

Wird die Rückkehrpflicht abgeschafft, öffnet die Politik alle Schleusen für Unternehmen wie Uber. Die Realität sähe dann folgendermaßen aus:

- Unternehmen wie Uber können betriebswirtschaftlich entscheiden, wann und wo es lukrative Fahrten gibt und nur diese Nachfrage bedienen. Taxis können das nicht: sie haben eine Betriebs- und Beförderungspflicht und müssen rund um die Uhr jeglichen Bedarf abdecken, ob lukrativ oder nicht.
- Unternehmen wie Uber handeln nach dem klassischen Marktprinzip: Angebot und Nachfrage. Ist die Nachfrage groß, steigt der Preis. Eine Uber-Fahrt am Silvesterabend ist bei gleicher Strecke mindestens doppelt so teuer wie an normalen Tagen. Das können Taxis nicht, sie müssen immer und überall denselben Preis anbieten, der behördlich festgeschrieben ist.
- Unternehmen wie Uber übernehmen keine Verantwortung als Arbeitgeber. Sie stellen sich als eine Vermittlungsplattform dar, die 25% vom Ertrag der von ihr vermittelten Fahrten bekommt. Ob der Fahrer angestellt ist – und wenn ja, unter welchen

Bedingungen –, oder ob er seine Pausen und Arbeitszeiten einhält, wird von Unternehmen wie Uber nicht überprüft. Das Taxigewerbe hingegen ist Arbeitgeber: es übernimmt Verantwortung, zahlt Mindestlohn und Abgaben für seine Angestellten, sowie Steuern.

- Unternehmen wie Uber unterliegen nicht dem Konzessionsrecht. Die Anzahl der Autos ist durch den Staat nicht regulierbar. Bei Taxis ist das anders: hier werden Konzessionen vergeben. Wenn man die Rückkehrpflicht abschafft, wird es zu einem **Verkehrskollaps in unseren Städten** kommen, denn die Anzahl der herumfahrenden und nach Kunden suchenden „Mietwagen“ wird sprunghaft ansteigen – und die Politik kann (dann) nichts mehr dagegen unternehmen. Zu beobachten ist dieses Phänomen bereits in vielen Städten wie z.B. in New York, San Francisco und Amsterdam.

Der Erhalt der Rückkehrpflicht ist Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Umweltschutz. Er ist die zentrale Forderung des Taxigewerbes. Einen fairen Wettbewerb kann es nur mit Erhalt der Rückkehrpflicht geben.

Kommunale Aufsichtsbehörden müssen – mehr als bisher – durch regelmäßige Kontrollen sicherstellen,

## Positionierung zur PBefG-Novelle

dass die Regeln für die Personenbeförderung eingehalten werden. Die Kontingentierung der Lizenzen einerseits und die Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen nach dem „Hamburger Modell“ andererseits sind wichtige Grundpfeiler, die einen fairen Wettbewerb sicherstellen.

### Gute Arbeit für Fahrerinnen und Fahrer

Um auch in Zukunft einen flächendeckenden Taxiservice anbieten zu können, muss das Taxigewerbe weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber sein. Sichere und gute Arbeitsplätze gibt es nicht mit Dumping-Löhnen.

Dumping-Anbietern, die ihre Fahrer in eine prekäre Selbständigkeit mit Dumping-Löhnen zwingen, darf nicht der Weg bereitet werden. Für Taxifahrer und Mietwagenfahrer sollten gleiche Voraussetzungen gelten.

### Mehr Sicherheit für alle Fahrgäste

Jede Person, die Menschen in ihrem Fahrzeug gewerbsmäßig befördert, muss dazu nachprüfbar qualifiziert sein. Sie trägt in besonderem Maße Verantwortung für den Fahrgast und die anderen Verkehrsteilnehmer. Das muss für alle Anbieter gleichermaßen gelten. Wir fordern deswegen, dass für alle Formen der gewerblichen Personenbeförderung mit PKW eine einheitliche Qualifikation vor-

geschrieben wird, die auf Sicherheit und Service ausgerichtet ist.

Auch aus steuerlichen, versicherungsrechtlichen und wettbewerblichen Gründen muss private Mitnahme klar von gewerblicher Beförderung abgegrenzt werden: Die Kostenbeteiligung darf nicht mehr als 30 Cent pro Kilometer betragen. Wir schlagen dafür einen dynamischen Verweis auf die Regelung im Bundesreisekostengesetz vor.

Darüber hinaus ist eine eindeutige Kenntlichmachung von Fahrzeugen der gewerblichen Personenbeförderung anhand besonderer KFZ-Kennzeichen notwendig.

Damit die Ämter auch die Möglichkeit haben nachzuprüfen, ob Personen diese Qualifikation erworben haben, fordern wir, dass das elektronische Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen mit Bus auf Taxi- und Mietwagenbetreiber ausgeweitet wird.

### Echter Verbraucherschutz durch Verlässlichkeit und Transparenz

Die Tarifpflicht für Taxis muss beibehalten werden. Taxis sollten künftig allerdings auch pauschale Festpreise für vorbestellte Fahrten anbieten können, die in den Tarifordnungen festgelegt werden müssen. Damit haben auch Taxikunden die Möglichkeit, vorab eine verbindliche Preisaus-

kunft zu erhalten. Für Ride-Sharing mit Taxis müssen transparente Regeln für die Aufteilung des Fahrpreises geschaffen werden.

### Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung bietet die Chance den Verkehr neu und besser zu organisieren. Sie darf aber nicht dazu führen, dass die bestehenden und bewährten Strukturen in der öffentlichen Daseinsversorgung zerstört werden.

Das Taxigewerbe hat in den letzten Jahren mit der Einführung der nationalen und sogar internationaler gewerbeeigener Apps – die mittlerweile flächendeckend vermitteln – bewiesen, dass wir uns nicht den neuen Möglichkeiten der Digitalisierung verschließen. Im Gegenteil: das Taxigewerbe ist für die Zukunft aufgestellt und wird die Chancen der Digitalisierung auch weiterhin nutzen.

Darüber hinaus müssen **Daten verantwortungsvoll genutzt** werden. Bei der Personenbeförderung entstehen heute eine Vielzahl von Daten über Fahrzeuge, Kunden und Touren. Der Schutz dieser Daten vor Missbrauch muss an erster Stelle stehen. Die Daten können und sollten jedoch auch genutzt werden, um Verkehrsströme und -planungen zu optimieren und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften (u.a. Steuerrecht) sicherzustellen. Die Daten aus Fiskaltaxame-

## Positionierung zur PBefG-Novelle

tern und geeigneten Instrumenten für Mietwagen sollten den Behörden deshalb zu Verfügung gestellt werden. Als unterstützende Maßnahme sollte eine allgemeine Belegerteilungspflicht eingeführt werden.

### Ride-Sharing für alle ermöglichen

Das Taxigewerbe bietet bereits heute Ride-Sharing an. Unter anderem mit dem Betrieb von Anruf-Sammel-Taxis haben wir jahrzehntelange Erfahrung. Ride-Sharing muss zukünftig im Personenbeförderungsgesetz explizit geregelt werden. Dazu gehört für uns:

- Taxis müssen in die Sharing-Modelle eingebunden werden oder solche Verkehre selbst durchführen dürfen.
- Sharing-Verkehre müssen der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegen. Das heißt: Wer sie anbietet, muss das für alle tun – rund um die Uhr und zu verlässlichen Preisen und ohne Rosinenpickerei.
- Ride-Sharing soll den Linienverkehr des ÖPNV ergänzen und seine Wirtschaftlichkeit nicht gefährden.

### Elektro-Taxis auf die Straße bringen

Wir wollen Elektro-Taxis und anderen Fahrzeugen mit alternativen Antrie-



ben zum Durchbruch verhelfen. Dafür müssen technische, bürokratische und finanzielle Hindernisse beseitigt werden. Erste Schritte dafür sind:

- Elektro-Taxis sollten sich beim Aufladen an öffentlichen Ladepunkten bereithalten dürfen.
- Vorhandene Taxi-Warteplätze müssen schnellstmöglich mit Ladegeräten ausgestattet werden.
- Weil Elektro-Taxis aufgrund der Ladezeiten heute noch nicht im Mehrschicht-Betrieb rund um die Uhr gefahren werden können, sollte der Betrieb von zwei Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen zugelassen werden.

Die Taxi- und Mietwagenbranche steht für die Mobilitätswende bereit. Gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen wollen wir alternativen Antrieben zum Durchbruch verhelfen und uns an die Spitze dieser Entwicklung setzen.

# Positionspapier: Mehr Mobilität für den ländlichen Raum

Die Verbesserung der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum ist ein zentraler Faktor für die Lebensqualität. Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bietet verschiedene Stellschrauben, die sich positiv oder negativ auf dieses Angebot auswirken werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Mobilität zielgerichtet und kommunal gesteuert für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

## Das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge – auch und gerade auf dem Land

Mobilität als Voraussetzung für Teilhabe gilt in Deutschland als Grundrecht. Sie auch im ländlichen Raum und auch dann zu gewährleisten, wenn kein eigenes Fahrzeug vorhanden ist oder gefahren werden kann, ist Teil der Daseinsvorsorge. Das Taxi übernimmt vielerorts diese Rolle als Garant für Mobilität und Partner der Kommunen. Das Taxi ist Teil des ÖPNV mit den typischen ÖPNV-Pflichten: Tarifpflicht, Betriebspflicht und Beförderungspflicht.

## Unzureichende Versorgung im ländlichen Raum

In manchen Teilen Deutschlands ist die Versorgung mit Taxis heute unzureichend oder nicht mehr vorhanden.



Das ist immer dann der Fall, wenn die Aufrechterhaltung des (eigenwirtschaftlichen) Taxibetriebs wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist. In diesen Fällen gibt es häufig so genannte Mietwagen mit Fahrer für die Personenbeförderung, die jedoch nicht die o.g. Pflichten erfüllen müssen und somit auch nicht in gleicher Weise die Versorgung sicherstellen können.

## PBefG-Reform nutzen, um Mobilität auf dem Land zu stärken

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen erkennt hier politischen Handlungsbedarf. Die anstehende Novelle des PBefG sollte dazu genutzt werden, das Taxi auf dem Land zu stärken, ein weiteres Ausdünnen der Taxiversorgung zu unterbinden und neue Formen der Beförderung – insbesondere so genannte Sharing-Verkehre – zielgerichtet für eine Verbesserung der Mobilität auf dem Land einzusetzen.

## Das Taxi vor Ort stärken

Wenn Taxiunternehmen ihren Betrieb aufgeben, dann liegt das meist

darin, dass der Betrieb nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist: Eine 24h-Bereitschaft vorzuhalten ist bei einer sehr geringen Nachfrage nicht eigenwirtschaftlich leistbar. Daher empfiehlt der Bundesverband, Spielräume der Kommunen für eine Stärkung des Taxiverkehrs zu nutzen. Neben speziellen Tarifen sollte verstärkt auch eine fokussierte finanzielle Förderung eingesetzt werden, wenn dies zur Aufrechterhaltung des gewünschten Mobilitätsangebots erforderlich ist. Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vorgesehene Mittel von Bund, Ländern und der Europäischen Union können entsprechend eingesetzt werden.

Um die wirtschaftliche Grundlage von Mobilitätsanbietern in ländlichen Regionen zu verbessern, ist es darüber hinaus sinnvoll die vorhandene Nachfrage, etwa auch Schüler- oder Krankenfahrten, zu bündeln. Bei der Vergabe sind daher auch übergeordnete Verkehrsinteressen zu berücksichtigen. Konkret bedeutet dies, dass Unternehmen, die ÖPNV-Aufgaben erfüllen, vorrangig zu berücksichtigen sind. Selbstverständlich müssen für die Beförderung von Schülern und Kranken die gleichen Qualitätsmaßstäbe gelten, die auch sonst in der Personenbeförderung anerkannt sind. Entsprechende Ausnahmen für die Beförderung von Schülern, Kranken und Behinderten in der so genannten Freistellungsverordnung sind aufzuheben.

## Mehr Mobilität für den ländlichen Raum

### Bessere Integration der Verkehrssysteme durch Festpreis-Tarif

Gerade auf dem Land ist das Taxi häufig Teil einer Mobilitätskette, übernimmt also beispielsweise die Beförderung von einer Endhaltestelle zum Wohnhaus, wo der liniengebundene ÖPNV keine ausreichende Versorgung abbildet. Um die Vernetzung mit dem ÖPNV zu verbessern, plädiert der Bundesverband Taxi und Mietwagen dafür, einen kommunal genehmigten und online buchbaren Festpreis-Tarif einzuführen, bei dem der Fahrgast vorab genau weiß, was die Fahrt kostet und er diese vorab (ggf. zusammen mit anderen Mobilitätsleistungen) buchen und bezahlen kann.

### Sharing als eigene („neue“) Verkehrsform anerkennen

Sharing im ländlichen Raum hieß lange Zeit Anruf-Sammel-Taxi. Durch die digitalen Möglichkeiten und die App-Vermittlung können nun schneller und besser Fahrgäste gebündelt werden, um so günstiger und flexibler Mobilität anzubieten. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht im Sharing einen wichtigen Schlüssel für eine Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum sowie im suburbanen Gebiet. Sharing ist bislang nur unzureichend im PBefG erfasst. Wir fordern eine eigene Verkehrsform Sharing mit eigenen Rechten und Pflichten ins Gesetz aufzunehmen.

### Flächengenehmigung für Sharing-Verkehre auf dem Land

Verkehrspolitisch ist Sharing dort und nur dort sinnvoll, wo der liniengebundene ÖPNV die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung nicht sicherstellt. Wenn solche zusätzlichen Bedarfe in Nahverkehrsplänen festgestellt werden, empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen, Sharing-Verkehre mittels einer Flächengenehmigung zu bestellen. Die Kommune definiert hier ihren Bedarf, das zu bedienende Gebiet, die Zahl der einzusetzenden Fahrzeuge sowie den Tarif. Der Vorteil: Die Kommune hat die Hoheit über ihr Mobilitätsangebot und kann sicherstellen, dass eine Kannibalisierung des liniengebundenen ÖPNV unterbleibt. Um ein optimales Mobilitätsangebot über die Verkehrsträger hinweg herzustellen, sind auch Vertreter des Taxi- und Mietwagengewerbes bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen zu beteiligen.

### Sharing-Verkehr als Teil des ÖPNV

Verkehrspolitisch gehört Sharing auf das Land, wirtschaftlich findet es derzeit aber insb. in der Stadt statt – allerdings mit einer unerwünschten Verlagerung von Verkehr vom liniengebundenen ÖPNV in kleinere Fahrzeuge, die Mehrverkehr verursachen. Es ist daher davon auszugehen, dass Sharing dort, wo es verkehrspolitisch wirklich gebraucht wird, nämlich auf dem Land und den Peripherien der

Städte, regelmäßig nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben ist. Öffentliche Mittel, ggf. auch solche, die zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse vom Bund oder der EU bereitgestellt werden, sind zu diesem Zweck einzusetzen. Wer dort Mobilitätsangebote schaffen will, wo die Nachfrage dafür derzeit nicht ausreicht, kommt nicht darum herum, Geld in die Hand zu nehmen. Wer kleine Fahrzeuge dann und dort einsetzt, wo derzeit große Busse viel Luft durch die Gegend fahren, kann sogar den Aufwand reduzieren.

### Rückkehrpflicht beibehalten

Unbedingt zu vermeiden ist im Rahmen der PBefG-Novelle weiterhin die Verlagerung von Mobilitätsangeboten von dem Land in die Stadt. Dieser Trend ist derzeit leider bereits im Umland von Berlin, München, Düsseldorf, Frankfurt und Köln erkennbar. Dies sind diejenigen Städte, in denen über die App Über Fahrten vermittelt werden und die Rückkehrpflicht von hierüber vermittelten Mietwagen mit Fahrern häufig umgangen bzw. missachtet wird. Hier werden Fahrzeuge im großen Stil von den Umlandgemeinden in die Metropole verlagert, weil dort besseres Geschäft wartet. Die Rückkehrpflicht muss also nicht nur beibehalten werden, um das Taxi in Städten zu erhalten und den Verkehrskollaps zu verhindern, sondern auch, um einem weiteren Ausdünnen der Mobilitätsversorgung im ländlichen Raum entgegenzuwirken.

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

# Gewerbepolitik



**Hartwig Schmidt**

Vorsitzender des  
Ausschusses Gewerbepolitik;  
Geschäftsführer des Landes-  
verbandes Verkehrsgewerbe  
Saarland (LVS) e.V.

Die Zukunft der gewerblichen Personenbeförderung bleibt weiterhin ungewiss. Der Vorstoß des Bundesverkehrsministers hat gezeigt, wie schnell eine Debatte um die beruflichen Grundlagen der Taxi- und Mietwagenunternehmen Fahrt und Dramatik aufnehmen kann. Die Reaktion des Gewerbes darauf mit „Scheuerwehr“ und Mahnwachen in den 16 Bundesländern war daher richtig und dringend notwendig. Es ist klar, dass das bei weitem noch nicht reichen wird, das Schlimmste zu verhindern. Denn hinter den Kulissen laufen die Überlegungen zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes natürlich weiter und der Koalitionsvertrag vom 12. März 2018 als das Programm der aktuellen Bundesregierung ist ja nach wie vor gültig. Also kein Grund zur Entwarnung: Das PBefG wird reformiert, da führt kein Weg

daran vorbei. In der Frage, ob und inwieweit auch der Vermittler ins PBefG aufgenommen und einer wie auch immer gearteten Genehmigungspflicht unterworfen werden soll, kann man durchaus geteilter Meinung sein. Was würde so etwas überhaupt bringen? Knüpfte man eine Genehmigung etwa an die üblichen – eher formalen – Kriterien der persönlichen Zuverlässigkeit, der Fachkunde und der finanziellen Leistungsfähigkeit, so wäre damit wohl im Hinblick auf die großen Vermittlungsplattformen, die solche Anforderungen problemlos erfüllen könnten, nicht viel gewonnen. Nimmt man dagegen die Vermittler stärker in die Verantwortung und lässt sie sogar für die Durchführung der vermittelten Beförderung haften, hätte dies schon eine ganz andere Dimension, die dann das Vermittlungsgeschäft insgesamt betreffen könnte und somit auch die regionale Taxizentrale.

Zentraler Punkt bei einer PBefG-Novelle muss die Beibehaltung der klaren Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr sein; insbesondere das Festhalten an der Rückkehrpflicht der Mietwagen ist ein zentraler Punkt. Mag die Bedeutung und Sinnhaftigkeit der Rückkehrpflicht nicht jedem sofort einleuchten, so ist sie doch die unverzichtbare Bedingung für einen fairen Wettbewerb und ein Garant für die Vermeidung eines unnötigen Verkehrsaufkommens in den Innenstädten. Die anstehenden Diskussionen darüber werden alles andere als einfach.

Deutlicher werden muss dabei, dass die Rückkehrpflicht – nur weil es sie schon lange gibt – deshalb noch lange nicht überholt ist. Gleiches gilt auch für das Verbot der sitzplatzweisen Vermietung, das ja in erster Linie den hochsubventionierten Linienverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen schützen soll. Nun steht das allerdings konträr zur momentanen Vision, nach Herzenslust „Ride-Sharing“ betreiben zu dürfen. Es wird daher sehr viel Überzeugungsarbeit zu leisten sein, will man das faire Mit- und Nebeneinander von Taxen und Mietwagen sowie etwaiger neuer Verkehrsformen wahren.

Durch den plötzlichen Wegfall der Ortskenntnisprüfung für Mietwagenfahrer im Jahr 2017 ist es verständlicherweise für die städtischen Taxiunternehmen noch schwerer geworden, im Wettbewerb mit den Mietwagenunternehmen und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels geeignetes Fahrpersonal zu rekrutieren. Damit das Taxigewerbe im Ringen um die noch verbliebenen potenziellen Arbeitskräfte überhaupt noch eine Chance hat, wird wohl oder übel am Ende nichts Anderes übrigbleiben, als die Ortskenntnisprüfung auch im Taxiverkehr komplett zu streichen und stattdessen auf Navigationsgeräte zu setzen. Insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes wäre im Grunde genau das Gegenteil, nämlich die Wiedereinführung der Ortskenntnisprüfung

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

### Gewerbepolitik

für den Mietwagenverkehr, sinnvoll gewesen, aber ein solcher Schritt hätte ja wiederum nicht dem aktuellen Zeitgeist entsprochen. Bleibt die Hoffnung darauf, dass doch noch die kleine Fachkunde fürs Fahrpersonal eingeführt wird. Denn der Job ist inzwischen alles andere als trivial. Die Kenntnis der allgemeinen Beförderungsbedingungen, der umsichtige und angemessene Umgang mit Fahrgästen, das richtige Verhalten in Notfällen, etc. wird einem ja nicht in die Wiege gelegt und fällt auch nicht vom Himmel. Eine fundierte berufliche Qualifikation tut da not. Was für viele andere Berufe schon seit langem gilt, nämlich der hohe Stellenwert einer guten Aus- und Weiterbildung, kann fürs Taxi- und Mietwagengewerbe sicherlich nicht falsch sein.

Bei den Taxen und Mietwagen auf dem Land sieht es fast schon so ähnlich aus wie bei den Arztpraxen. Ihre Zahl und ihre Verfügbarkeit nimmt kontinuierlich ab. Die Gründe der Landflucht mögen dabei vielfältig sein, es ist allerhöchste Zeit, diesem Trend etwas entgegenzusetzen, um der Abwärtsspirale in der Fläche zu entgehen. Die ländlichen Räume brauchen dringend ein Konzept, das auch die Mobilität und somit den Taxi- und Mietwagenverkehr vor Ort stärker als bisher einbezieht. Der vielfach in diesem Zusammenhang verwendete Begriff der „Daseinsvorsorge“ umfasst auch und gerade die verkehrliche Anbindung zwischen

Stadt und Land. Der Taxi- und Mietwagenverkehr muss nun noch – wie Bus und Bahn – ein eigenständiger Bestandteil dieser Daseinsvorsorge werden und nicht nur bestenfalls ein Schattendasein im sog. AST-Verkehr als Subunternehmen fristen. Die Politik ist hier gefordert, den Stellenwert des Taxi- und Mietwagengewerbes anzuerkennen und bei der Verteilung der öffentlichen Mittel für den ÖPNV stärker als bisher zu berücksichtigen. Es darf nicht sein, immer nur mit erhobenem Zeigefinger die Einhaltung der Beförderungs- und Betriebspflicht anzumahnen, aber gleichzeitig deren wirtschaftliche Grundlage immer weiter zu schwächen, anstatt sie endlich einmal nachhaltig zu stärken. Es ist unvermeidlich, dass ein solcher Weg die öffentliche Hand auch Geld kosten wird. Dieses Geld wäre aber diesmal wirklich gut angelegt.

„Keine Experimente“ stand einmal auf einem Wahlplakat in den Fünfzigerjahren. Mit diesem Slogan warb der damalige Bundeskanzler Konrad Adenauer und gewann die Wahl. Schade ist es, dass dieses Erfolgsrezept nicht schon ins PBefG eingeflossen ist, das eine sog. Experimentierklausel enthält. Nun sind Experimente an sich nichts Schlechtes, nur wäre es wünschenswert, wenn gewisse allgemeingültige Kriterien für die Messbarkeit des Erfolgs oder Misserfolgs des Experiments vorhanden wären, um so ein kopf- und nutzloses Herumexperimentieren zu vermeiden. Eine objekti-

ve wissenschaftliche Begleitung wäre ebenfalls zu wünschen, damit am Ende auch eine handfeste Erkenntnis und nicht eine wacklige Angelegenheit herauskommt. Angesichts des Umsichgreifens einer mehr und mehr postfaktischen Politik wäre das doch ein willkommener Gegentrend.



Alles in allem kann man da nur noch hoffen, dass die Politik sich auf klare ordnungspolitische Prinzipien besinnt und die bewährten Beförderungsarten und -formen nicht Hals über Kopf über Bord wirft. Der oberste Grundsatz muss dabei der Verbraucherschutz sein, der den heutigen Taxi- und Mietwagenverkehr prägt und auch weiter prägen soll. Aber auch die allgemeine Verkehrssicherheit, der Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die umweltfreundliche Organisation der Personenbeförderung sind hohe Güter, die man nicht so ohne Weiteres auf Spiel setzen sollte. Die Taxi- und Mietwagenunternehmen und deren Beschäftigte leisten hierfür täglich einen immensen Beitrag, den es auch in der bevorstehenden PBefG-Novellierung wertzuschätzen und weiterzuentwickeln gilt.

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

# Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb



**Dirk Schütte**

Vorsitzender des Ausschusses  
Kundenorientierung, Marketing  
und Vertrieb;  
Vorstandsvorsitzender der  
Hamburger Taxizentrale Hansa  
Funktaxi eG

„Stillstand ist Rückschritt.“ So hätte das Motto im Ausschuss „Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb“ lauten können. Denn wir wollten keinen Stillstand, sondern Fortschritte. Und die haben wir erzielt. So hat sich der Bundesverband neu aufgestellt und einige Themen, die zunehmend in den Fokus unseres Gewerbes rücken, haben wir kontrovers diskutiert und Antworten auf wichtige Zukunftsfragen erarbeitet.

Das große Engagement der Ausschussmitglieder war die Grundlage für den Erfolg unserer Arbeit. Dafür bedanke ich mich bei allen ganz herzlich. In den Sitzungen und Diskussionen hat sich eindrucksvoll gezeigt, dass unser Gewerbe die großen Herausforderungen angesichts

immer neuer Anbieter und Mobilitätskonzepte meistern kann. Im Folgenden einige wichtige Themen mit denen sich die Ausschussmitglieder intensiv beschäftigt haben.

Ein zentrales Vorhaben war der neue Verbandsauftritt. Der Umzug des Bundesverbandes von Frankfurt nach Berlin und die damit verbundenen Änderungen waren ein geeigneter Anlass dafür. Die Herausforderung: Sowohl der BZP-Auftritt als auch die Kampagne „verlässlich ist modern“ sollten berücksichtigt, das Taxi stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Zahlreiche Logo-Varianten standen zur Auswahl. Bei der Namensgebung stellte sich die Frage, ob mit Mietwagen oder ohne, ob Bundesverband oder nur Verband, ob Bundesverband Taxi oder Taxi Bundesverband und wie die dazugehörige Internet-Domain heißen soll. Das Ergebnis: Der Vereinsname wird in „Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.“ geändert. Im Logo steht „Bundesverband Taxi“. Die URL ist [www.bundesverband.taxi](http://www.bundesverband.taxi).

Ein weiteres zentrales Thema waren die On-Demand-Angebote und das Taxi-Sharing. Insgesamt, so ein Ausschussmitglied, würde das Taxi-Sharing von den Kundinnen und Kunden kaum nachgefragt. Auch mytaxi (inzwischen Free Now) würde das Angebot, weil der App-Vermitt-

ler nicht zustande gekommene Sharing-Fahrten finanziell unterstützt hat, nicht mehr bewerben, weil es zu teuer ist.

Kurzum: In der jetzigen Form ist das Taxi-Sharing geschäftlich uninteressant. Aus politischen Gründen sollte es aber weiter angeboten werden, um zu zeigen, dass das Taxi-Gewerbe moderne Mobilitätsangebote macht. Die Aufgabe ist jetzt beispielsweise über einen verbindlichen Sharing-Tarif nachzudenken, der nur dann gilt, wenn das Sharing auch tatsächlich stattfindet. Oder auch über eine Aufnahme der Sharing-Dienste als eigene Verkehrsform in das PBefG und das Bündeln von Fahrten auf dem Land. Die Diskussionen zu diesem Thema gehen auch heute noch weiter.

Die Positionierung des Gewerbes angesichts neuer Wettbewerber war, ist und wird immer ein aktuelles Thema bleiben. So wurde etwa eine „Uber-Taskforce“ gegründet. Bei einer Meinungsforschung sollen die Interessen der Kunden untersucht und die Ergebnisse für die politische und öffentliche Kommunikation genutzt werden. Ein wichtiger Fragenkomplex dabei könnte das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste sein.

Bei einer Befragung von Taxifahrern stellte sich heraus, dass vor allem Touristen aus anderen Ländern Uber nutzen. Wie diese internationalen

## Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb



Das neue Logo des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Touristen als Fahrgäste für die örtlichen Taxis gewonnen werden können, ist eine aktuelle Aufgabe des Ausschusses. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im direkten Vergleich das Taxi in Sachen Qualität, Service und Zuverlässigkeit ganz klar die Nase vorn hat. Und das, so die einhellige Meinung im Ausschuss, muss dann in der breiten Öffentlichkeit auch kommuniziert werden.

Die einzelnen Aspekte für die Meinungsforschung hat der Ausschuss festgelegt: Was wünsche ich mir als Kunde?, Was können wir als Gewerbe besser machen?, Wie sieht die Akzeptanz der Kunden in Sachen Festpreisangebote aus?, Was halten Kunden von der Berechnung verkehrsbedingter Wartezeiten?, Unter welchen Umständen sind Kunden

bereit, ein Taxi zu teilen? Wir freuen uns auf die Antworten.

Ein Möglichkeit zur Kundenbindung hat uns die Deutsche Telekom vorgestellt: den „Taxibutton“. Damit kann der Kunde ganz einfach per Knopfdruck ein Taxi rufen. Die Optik kann jedes Taxi-Unternehmen selbst bestimmen.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, noch ein paar Worte in eigener Sache. Ich werde den Vorsitz im Ausschuss „Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb“ abgeben. Es waren spannende Jahre mit vielen konstruktiven Diskussionen und grundlegenden Entscheidungen für unser Gewerbe. Vielen Dank an alle für die tolle Zusammenarbeit. Als Mitglied bleibe ich dem Ausschuss zukünftig erhalten.

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

# Arbeit, Soziales und Fortbildung



**Holger Goldberg**

Vorsitzender des Ausschusses Arbeit, Soziales und Fortbildung;  
Geschäftsführer der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein, Taxi-Mietwagen e.V.

**D**as Arbeitsrecht entwickelt sich weiter, nichts wird besser. In einer Sitzung am 13. Juni 2019 befassten sich die Ausschussmitglieder zunächst einmal mit den Erfahrungen der Datenschutzgrundverordnung bei Arbeitsverhältnissen. 2018 waren für die Musterarbeitsverträge des damaligen BZP entsprechende Änderungen erarbeitet und den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellt worden. Diese scheinen in den Landesverbänden und Taxizentralen gut umgesetzt worden zu sein, es wurden keine wesentlichen Probleme an den Ausschuss herangetragen. Selbstverständlich muss auch in Zukunft darauf geachtet werden, bezüglich der Auswirkungen von datenschutzrechtlichen Bestimmungen auf Arbeitsverhältnisse die Musterarbeitsverträge stets aktuell zu halten und den Mitgliedsorganisatio-

nen die notwendigen Informationen zuzuleiten.

Auch in der aktuellen Sitzung wurden die Musterarbeitsverträge durchgearbeitet und in einigen Punkten angepasst. Die Änderungen mit zugehörigen Ausführungen wurden den Mitgliedsorganisationen seitens des Bundesverbandes Taxi zugeleitet.

### **Abrufarbeitsverhältnisse**

Intensiv beschäftigte sich der Ausschuss mit der Arbeitszeitfiktion bei Abrufarbeit. Zum 01.01.2019 ist das Teilzeit- und Befristungsgesetz dahingehend geändert worden, dass die fiktive Arbeitszeit bei Abrufarbeitsverhältnissen von 10 auf 20 Wochenarbeitsstunden erhöht wurde für den Fall, dass keine arbeitsvertragliche Regelung getroffen worden ist. Das bedeutet für Unternehmen mit Abrufarbeitsverträgen, die ohne eine feste Wochenarbeitsstundenzahl abgeschlossen wurden, dass 20 Wochenarbeitsstunden fiktiv als Berechnungsgrundlage zugrunde gelegt werden. Dies führt dazu, dass bei geringfügig Beschäftigten die monatlichen Zahlungen über die 450,00 Euro-Grenze hinausschießen und damit ein sozialversicherungspflichtiges Arbeitsverhältnis entsteht. Die Ausschussmitglieder sind nach ausgiebiger Beratung zu dem Ergebnis gekommen, dass derartige Arbeitsverhältnisse in Taxiunternehmen regelmäßig nicht vorhanden sind, da

auch bei Abruf mindestens drei Stunden pro Tag gezahlt werden müssen. In der Regel werden in Taxibetrieben Arbeitsverträge abgeschlossen, in der die Arbeitszeit sich nach Schichtplänen richtet oder nach Wochentagen festgelegt ist. Die Ausschussmitglieder haben einstimmig die Empfehlung ausgesprochen, im Taxigewerbe keine Abrufarbeitsverhältnisse abzuschließen! Abrufarbeitsverhältnisse können nur dann vorliegen, wenn dies im Arbeitsvertrag ausdrücklich geregelt ist. An diese Voraussetzung müssen sich auch die Prüfer der Rentenversicherung halten.

### **Arbeitszeiterfassung**

Am 14. Mai 2019 (Aktenzeichen C-55/18) hat der Europäische Gerichtshof eine Entscheidung zur Pflicht des Arbeitgebers getroffen, die Arbeitszeit der Beschäftigten vollständig zu erfassen. Die sogenannte „Stechuhrentscheidung“ hat sich über den demokratischen Grundsatz der Gewaltenteilung hinweggesetzt. Im Rahmen der Änderung der EU Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG haben nämlich die Europäischen Gesetzgeber seinerzeit ausgiebig diskutiert, ob diese Vorschrift Aufzeichnungspflichten enthalten sollte. In der 2005 vorgelegten Änderung der Richtlinie wurde vom Rat die Arbeitszeiterfassung explizit herausgestrichen. Sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat konnten sich ebenfalls nicht auf eine Erfassungspflicht einigen. Somit führt

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

### Arbeit, Soziales und Fortbildung

die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes, der Judikative, dazu, dass sie sich die Rechte der Legislative unzulässiger Weise zu Eigen macht. Die Entscheidung hat zunächst einmal in der Bundesrepublik Deutschland keine Auswirkung. Vielmehr muss der deutsche Gesetzgeber prüfen, inwieweit er die Entscheidung in deutsches Recht umsetzt. Dabei sollte nicht übereilt damit begonnen werden, die Entscheidung des EuGH in deutsches Recht zu transformieren. Unser Grundgesetz lässt mit Blick auf die Gewaltenteilung jedenfalls kaum Fragen offen und das Bundesverfassungsgericht hat 2018 in seiner Entscheidung zur Zuvorbeschäftigung bei befristeten Arbeitsverträgen den Gesetzgeberwillen als Grenze der richterlichen Rechtsfortbildung gestärkt. Insofern ist es nicht ausgeschlossen, dass das Bundesverfassungsgericht die Gelegenheit ergreift, dem Europäischen Gerichtshof in punkto Demokratie eine Lektion zu erteilen. Darüber hinaus erfolgt im Rahmen des Mindestlohngesetzes bereits jetzt eine genaue Aufzeichnung der Arbeitszeit sowohl der Vollzeit- als auch der Teilzeitbeschäftigten. Der Ausschuss wird in Zukunft die Gesetzgebung zu dem Thema kritisch betrachten und eventuell notwendige Bedenken des Gewerbes vortragen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind noch keine gesetzgeberischen Aktivitäten zu dieser Thematik bekannt, so dass auch für den Ausschuss kein Grund zu einer Beschlussfassung gegeben war.

#### Urlaub

Ein sehr großes Problem für alle Arbeitgeber und somit auch das Taxi- und Mietwagengewerbe stellen weitere Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes vom 06.11.2008 (C 684/16 und C 690/16) dar, die neue Mitwirkungsobliegenheiten hinsichtlich der Urlaubstage von Beschäftigten geschaffen haben. Der Europäische Gerichtshof hat damit seine Linie beibehalten, nicht nachvollziehbare Entscheidungen zum Urlaubsrecht zu treffen. Das Bundesarbeitsgericht hat am 19.02.2019 eilfertig diese Entscheidungen in deutsche Urteilsfindungen umgesetzt. Viele von Ihnen werden verstehen, dass ich das Wort Rechtsprechung dafür nicht über die Lippen bringe. Die Folge dieser Urteile ist, dass alle Arbeitgeber verpflichtet sind, ihre Arbeitnehmer/innen während des laufenden Urlaubsjahres (Kalenderjahr) beweisbar darauf hinzuweisen, welche Urlaubsansprüche ihnen zustehen und was damit passiert, wenn sie nicht bis zum Ablauf des Urlaubsjahres ihren Urlaub beantragt und genommen haben. Folgen Arbeitgeber nicht den Ausführungen des Bundesarbeitsgerichtes, so führt dies dazu, dass Urlaubsansprüche nicht verfallen und zu den Urlaubsansprüchen des Folgejahres addiert werden. Mit dieser Thematik hat sich der Ausschuss sehr ausführlich auseinandergesetzt und eine entsprechende Klausel für die Musterarbeitsverträge erarbeitet. Zwischen der Sitzung und

dem Versand des Sitzungsprotokolls hat sich allerdings ergeben, dass eine Verfallregelung ausschließlich in den Arbeitsverträgen nicht ausreichend ist. Damit die Mitgliedsorganisationen ihre angeschlossenen Mitglieder richtig und umfassend informieren können, habe ich mit Beteiligung meines Stellvertreters Guido Borning die Ausarbeitung für meine Verbandsmitglieder zur Verfügung gestellt, die im Wesentlichen auf Informationen von unternehmer nrw basiert. Diese sind als Erläuterungen von der Geschäftsstelle mit dem Protokoll versandt worden. Wir können allen Mitgliedsorganisationen nur ganz dringend anraten, die Mitgliedsbetriebe entsprechend zu informieren und die zur Verfügung gestellten Formulare weiterzuleiten, damit die Unternehmer nicht mit kostspieligen Nachforderungen konfrontiert werden.

#### A1 Bescheinigungen

Genauso administrativ aufwendig, allerdings erfreulicherweise nicht so kostenträchtig, ist die sogenannte A1 Bescheinigung bei grenzüberschreitender Tätigkeit. Sie ist zwar schon länger vorhanden, hat aber Anfang 2019 eine vollkommen neue Gewichtung gefunden. Die A1 Bescheinigung muss nämlich bei grenzüberschreitenden Tätigkeiten in aller Regel mitgeführt werden und zwar nicht nur bei Dauertätigkeiten im Ausland, sondern auch auf Geschäftsreisen und bei kurzfristigem Arbeitsaufent-

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

### Arbeit, Soziales und Fortbildung



halt im Ausland. Dazu gehören auch grenzüberschreitende Personenbeförderungen mit Taxen, Mietwagen und auch Bussen. Der Ausschuss hat gemeinsam mit der Geschäftsstelle entsprechende Informationen erarbeitet, die den Mitgliedern per Rundschreiben zur Kenntnis und Verwendung übermittelt worden sind.

#### Betriebliches

#### Eingliederungsmanagement

Auch mit der Thematik des betrieblichen Eingliederungsmanagements (BEM) hat sich der Ausschuss befasst. Nach § 167 Abs. 2 SGB IX sind Arbeitgeber zu einem BEM verpflichtet, wenn Beschäftigte im Laufe der vergangenen 12 Monate länger als sechs Wochen ununterbrochen oder wiederholt arbeitsunfähig waren. Arbeitgeber haben die betroffenen Arbeitnehmer/innen schriftlich einzuladen und geeignete Maßnahmen zu prüfen, um Erkrankungen in der Zukunft zu verhindern. Da sich die gesetzliche

Regelung im Bereich der Schwerbehindertengesetzgebung befindet, sind viele – auch Arbeitsrechtler – lange davon ausgegangen, die Regelung gelte nur für Schwerbehinderte. Dies ist falsch. Sie gilt für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Wenn auch die Durchführung eines BEM vor einer krankheitsbedingten Kündigung nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, so machen inzwischen immer mehr Arbeitsgerichte Probleme bei krankheitsbedingten Kündigungen, wenn vorher kein betriebliches Eingliederungsmanagement stattgefunden hat. Die Empfehlung des Ausschusses ist natürlich, diese zusätzliche Hürde vor dem Ausspruch einer krankheitsbedingten Kündigung zu nehmen.

#### Phantomlohn

Abschließend wurde noch über sogenannte Phantomlöhne gesprochen, so bezeichnet man die Differenz zwischen der vom Arbeitgeber tatsächlich gezahlten Vergütung und dem rechtlich geschuldeten Vergütungsanspruch der Arbeitnehmer/innen. Die Sozialversicherungsträger prüfen dies in den letzten Jahren verstärkt und stellen Beitragsnachberechnungen auf, selbst wenn die Arbeitnehmer/innen ihre vermeintlichen Forderungen nicht geltend gemacht haben. Da dieses Thema in der Vergangenheit bereits häufig auch in Rundschreiben erörtert wurde, sah der Ausschuss es als ausreichend an, an dieser Stelle auf dieses Thema hinzuweisen.

#### Das war's

Wenn nichts Besonderes passiert und der Ausschuss sich nicht zu einer „zusätzlichen“ Sitzung treffen muss, war dies mein letzter Bericht als Vorsitzender des Ausschusses Arbeit, Soziales und Fortbildung. Ich werde nach der Neubesetzung 2020 nach 26 Jahren Ausschusstätigkeit und 25 Jahren Ausschussvorsitz nicht mehr für den Vorsitz kandidieren. Ich habe mit meinen Mitstreitern immer versucht, für die Mitglieder zielführende Vorschläge zu erarbeiten und sie bei der arbeitsvertraglichen Gestaltung zu unterstützen. Dabei sind die Ausschussmitglieder nur diejenigen, die im Sinne der Mitglieder nach Lösungen suchen für Dinge, die uns Gesetzgebung und Gerichte einbrocken.

Ich bedanke mich herzlich bei allen Ausschussmitgliedern in den letzten 25 Jahren sowie bei meinen Stellvertretern Wilfried Richter und Guido Borning, die mir stets gut zur Seite standen. Mein Dank gilt aber auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., allen voran Rechtsanwalt Frederik Wilhelmsmeyer, der diesen Ausschuss seit vielen Jahren betreut. Meinem Nachfolger und seinem Stellvertreter wünsche ich viel Erfolg, möglichst keine schlechten Gesetze und vernünftige Urteilsfindung der Gerichte.

## Bericht des Ausschussvorsitzenden

# Taxizentralen



**Wolfgang Pettau**

Vorsitzender des  
Ausschusses Taxizentralen;  
Geschäftsführer der HalloTaxi 3811  
GmbH, Hannover

**D**er Ausschuss Taxizentralen beschäftigte sich zunächst mit der Möglichkeit, Taxitarife zu liberalisieren. Der Ausschuss vertritt hier den Standpunkt, dass die Forderung, wonach innerhalb der Pflichtfahrgebiete die Taxitarife nur noch als verbindlicher Höchstpreis gelten sollen, nicht akzeptabel ist. Festpreise, die es bereits in vielen Städten gibt, werden kritisch gesehen, da die Möglichkeit besteht, damit Missbrauch zu betreiben. Festpreise für vorbestellte Fahrten sollten dagegen im Taxigewerbe möglich sein, um auch gegenüber dem Mietwagengewerbe oder auch Ridesharing-Verkehren konkurrenzfähig zu bleiben. Diese Möglichkeiten sollten in den jeweiligen Taxitarifen geregelt werden. Eine bargeldlose Bezahlung sollte dafür Voraussetzung sein. Ob die verkehrsbedingte Wartezeit eingepreist werden sollte, müssen noch weiterführende Diskussionen klären.

Um neue Fahrgäste zu gewinnen, sollten die neuen Ridesharing-Regeln so gestaltet werden, dass Taxiunternehmer ohne große Schwierigkeiten diesen Markt mitbedienen können. Die Ausdehnung von Mietwagenverkehren der Firma Uber oder auch aktuell die Veränderung von mytaxi in Free Now, die mittlerweile in vielen deutschen Städten wie Aachen, Berlin, Bochum, Bonn, Bremen, Köln, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Erlangen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Ingolstadt, Leipzig, Lübeck, Mannheim, München, Mülheim a.d.R., Nürnberg, Offenbach, Potsdam, Stuttgart und Wiesbaden aktiv sind, führt zu einem großen Druck auf die Taxizentralen und deren angeschlossenen Unternehmer. Die von sehr vielen Taxizentralen unterstützte Aktion des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen gegen die „Scheuer-Eckpunkte“ haben eindrucksvoll dargestellt, dass eine Mobilisierung des Taxigewerbes gelingt und viele Politiker auch unserer Argumentation in Bezug auf eine evtl. Änderung des PBefG abgeschlossen gegenüber stehen. Ob diese öffentlichkeitswirksamen Aktionen ausreichen, um die Positionen unseres Taxigewerbes bei den Entscheidungsträgern durchzusetzen, oder noch von anderen Aktionen flankiert werden müssen, bleibt abzuwarten.

Festzustellen ist aber auch eine immer weitere Ausbreitung juristischer Schritte des Taxigewerbes gegen mögliche Wettbewerbsverstöße oder

andere Gesetzesverstöße, die Uber und Co. zu unlauteren Wettbewerbsvorteilen verhelfen. Die Kollegen aus Köln, Düsseldorf, Hamburg und Frankfurt versuchen durch Klagen gegen Uber bzw. in Hamburg und Hannover gegen Moia die Einhaltung der bestehenden Gesetze durchzusetzen. Die Erprobung einer neuen Verkehrsart nach § 2 Abs. 7 PBefG in Hamburg und Hannover durch die VW-Tochter Moia mit ihren unrealistischen Preisen, z.B. fünf Euro für das gesamte Stadtgebiet in Hannover, steht auch im Widerspruch zu einem fairen Wettbewerb. Die Kosten für diese Rechtsstreitigkeiten gehen leicht in den sechsstelligen Bereich. Solche Summen sind für unser Gewerbe nur schwer zu tragen, im Gegensatz zu den multinationalen Konzernen, die entweder Milliarden von Verlusten einfahren (Uber) oder in deren Aufsichtsräten Ministerpräsidenten sitzen, die die Rahmenbedingungen maßgeblich mit beeinflussen können.

Somit ist auch für die politische Arbeit der Zentralen ausreichend Zündstoff in den nächsten Jahren garantiert.



## Bericht der Ausschussvorsitzenden

# Kranken- und Sonderfahrten



**Gisela Spitzlei**

Vorsitzende des Ausschusses  
Kranken- und Sonderfahrten;  
Geschäftsführerin der  
Abrechnungsgesellschaft  
Spitzlei GmbH

**W**ie im Ausschuss besprochen und beschlossen sind wir im Jahr 2017 und 2018 mit den für die Krankenkassen arbeitenden Dienstleistungszentren in Kontakt getreten. Diese Verbindungen wurden im Jahr 2018 und 2019 intensiviert und wesentlich weiter ausgebaut. Auf Grund der damit verbundenen Vorbereitungen für die Vor-Ort-Termine in Emmendingen und Leipzig fand in diesem Jahr noch keine Ausschusssitzung statt.

Wesentliche Themen bei unseren Treffen in Emmendingen am 20.06.2018 und 23.01.2019 waren die möglichen Schritte – gerade in Hinsicht auf die Allgemeinheit der Unternehmer – in Richtung des Image-Verfahrens in Bezug auf die papierlose Rückläuferbearbeitung. Das Abrechnungszentrum

Emmendingen als eine Anstalt des öffentlichen Rechts ist für uns hierbei eine gewichtige Informationsquelle. Es stellte sich im Lauf der Gespräche als hilfreicher Partner gerade in Bezug auf Entwicklungen und Strömungen auf Seiten der Krankenkassen heraus. Erfreulicherweise konnten wir hier einige Schritte in die richtige Richtung entscheidend begleiten.

Unsere Treffen in Leipzig am 09.07.2018, 07.05.2019 und 19.09.2019 standen dagegen unter dem Fokus einer möglichen zukünftigen digitalen Zusammenarbeit. Aus unseren Gesprächen und Beratungen im Juli 2018 und Mai 2019 entstand dann eine konkrete Vorstellung zu einem direkten Kontakt mit den Kostenträgern, welcher in Form des Zukunftsforum am 19.09.2019 in den Räumlichkeiten der DAVASO realisiert wurde. Bei dieser Veranstaltung, bei der erstmals auch Entscheider von Krankenkassen anwesend waren, fand nach anfänglichem vorsichtigem Abtasten nach dem Vortrag unserer Ausschussvorsitzenden ein anschließender reger Austausch statt. Dieser Fokustag stand ganz unter den zwei Themen „Behandlung der neuen Verordnung Muster 4“ und, nach Vorstellung eines Entwurfes durch unseren Ausschuss zur Diskussion, den Gedanken zu einer möglichen „Anpassung von Genehmigungsformularen für Fahrtkosten“ aus Sicht der Technischen Anlage wie auch des Datenschutzes. Abschließendes Thema war dann die

Vorstellung eines Gedankenspiels der DAVASO für einen möglichen komplett digitalisierten Weg vom Behandler bis zur Abrechnung.

Im Zuge der seit Ende Mai 2018 verschärften Datenschutzregelungen sah sich die GKV und die Bundeskassenärztliche Vereinigung genötigt, ein neues Formular Muster 4 zu entwickeln. Im März 2019, wenige Wochen vor Pflichteinführung des neuen Formulars, wurde dann auch dem Taxi- und Mietwagengewerbe die neue Verordnung vorgestellt. Zusammen mit der Information wurde uns von Seiten der GKV mitgeteilt, dass kein Übergangszeitraum für die Verwendung der Verordnung vorgesehen sei. Da alle Ärzte von ihren Kassenärztlichen Vereinigungen bereits im Februar 2019 ausreichend über die neuen Verordnungen informiert und auch die in den Praxen verwendeten Programme zum 01.04.2019 auf die Verwendung eingestellt seien, würden die Zahlungen der Leistung dementsprechend auch nur noch gegen Vorlage der neuen Formulare erfolgen.

Wie eigentlich vorzusehen, waren am 01.04.2019 die wenigsten Arztpraxen über die neuen Formulare tatsächlich informiert. Nicht nur, dass weiterhin die noch vorliegenden Blankoformulare aufgebraucht wurden – es herrschte und herrscht immer noch ein Mangel an Information bei den Ärzten, was denn nun wo auf der neuen Verordnung zu stehen hat!

## Bericht der Ausschussvorsitzenden

### Kranken- und Sonderfahrten

- So werden zum Beispiel in den meisten Fällen die geforderten Begründungen nicht mehr mit ICD-Schlüssel angegeben, sondern die Diagnose steht nun im Klartext auf der Verordnung.
- Rechnungen wurden von Seiten der Krankenkassen abgewiesen, weil wegen der nun nur noch anzugebenden Fahrtrichtung Hin- und/oder Rückfahrt nicht klar war, von wo nach wo ist denn nun verordnet. Beispiel: Ist eine Entlassungsfahrt eine Hinfahrt vom Krankenhaus zur Wohnung oder ist es eine Rückfahrt vom Krankenhaus zur Wohnung?
- Erschwerend kam hinzu, dass die Auslieferung der neuen Formulare von Seiten der Druckereien nicht ausreichend gewährleistet werden konnte – viele Praxen setzten deshalb weiterhin Restbestände der alten Formulare oder einfach weißes Blankopapier ein.
- Grauzone bleiben weiterhin Krankenhäuser, die ihre eigenen Formulare ausgeben.

Trotz der knappen Zeit erreichten wir jedoch mit den meisten Krankenkassen eine Übereinkunft zu einer Übergangsfrist zur Annahme der alten Formulare bis mindestens 30.06.2019. Waren in der Vergangenheit auf den alten Formularen die Verordnungen schon in der Mehrzahl mangelhaft ausgestellt, fehlen auf den neuen Formularen noch mehr Angaben, die

für eine Genehmigung oder eine korrekte Abrechnung unabdingbar sind. Beispiel: wo ist denn das Feld für den Zuzahlungsbetrag, die Angabe der km für die Strecke ...etc?

Ebenso verhält es sich mit den seit 2019 von den Krankenkassen angeforderten Genehmigungen. Immer mehr Krankenkassen ziehen die Verordnungen aus Datenschutzgründen während des Genehmigungsverfahrens ein. Auf den dann uns zur Verfügung gestellten Genehmigungsschreiben fehlen dann von Seiten der Krankenkassen die wichtigen Angaben zum Fahrziel, Geburtsdatum usw., welche jedoch von der Technischen Anlage zum § 302 SGB V zur korrekten Abrechnung der Fahrten per DTA als Pflichtfelder gefordert sind – wohlgemerkt: von der Technischen Anlage, die von den Krankenkassen selbst beschlossen wurde! Auch hierfür hat sich der Ausschuss mit einer Vielzahl von Telefonaten und Schreiben dafür eingesetzt, dass eine Abrechnung der mangelhaften Verordnungen soweit wie möglich durchgeführt werden konnte.

Die GKV und die Bundeskassenärztliche Vereinigung haben erkannt, dass das zurzeit verwendete Formular Muster 4 dringend der Überarbeitung bedarf. Bedauerlicherweise wurden wir jedoch wieder nicht zu der bereits eingeleiteten Diskussion zu der Novellierung des Formulars Muster 4 gehört, welches nach den jetzigen Aussagen der Krankenkassen zum

01.04.2020 in den Arztpraxen das seit dem 01.04.2019 verwendete Formular ersetzen soll. Die bisherigen Anstrengungen führen jedoch dazu, dass wir mit der Stimme des Ausschusses doch noch, wenn auch vielleicht im letzten Moment, Einfluss ausüben können. Dazu sind vom Arbeitskreis bereits

- entsprechende Terminanfragen für eine Anhörung auf den verschiedensten Krankenkassenebenen gestartet
- entsprechende Terminanfragen für eine Anhörung in verschiedenen politischen Ebenen initiiert
- entsprechende Erfolge auf dem Fokustag erzielt worden.

Da alle Beteiligten weder mit dem jetzigen Formular noch mit der vorläufigen Version der Novellierung zufrieden sind, besteht die Hoffnung, dass wir doch noch, wie schon Anfang des Jahrtausends, rechtzeitig Gehör finden und Einfluss ausüben können.

Auch in Zukunft werden die Hauptthemen des Ausschusses Krankenfahrten mit dem seit Jahren weiter steigenden Bedarf an Fahrtleistungen

- die Bedingungen für die Beförderung von Kranken
  - die dazu gehörenden Verordnungen, Genehmigungen, Abrechnungen ...
  - die Umsetzung der Digitalisierung
- bleiben.



# Rechtsprechung

Übersicht über wichtige Rechtsprechung aus dem Bereich des Taxi- und Mietwagengewerbes zwischen dem 01.01.2004 und dem 1.10.2019. Von Rechtsanwalt Thomas Grätz.

## I. Bundesverfassungsgericht

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
04.12.2003	2 Bvr 1799/03	GG Art. 3 Abs. 1 Wenn ein Taxiunternehmer mit mehreren Fahrzeugen über Jahre hinweg eine Auslastung von nur 20% behauptet, ist eine Durchsuchungsanordnung der Geschäfts- und Wohnräume wegen vermuteter Steuerhinterziehung von Verfassung wegen zulässig. Fundstellen: VRS 108, 321; BZP-Report 2004 H.2 S.34

## II. Bundesverwaltungsgericht

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
08.11.2018	3 C 26/16	PBefG § 17 Abs. 5 Die Erteilung einer Genehmigungsurkunde für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen ist kein Verwaltungsakt, sondern ein Realakt. Die Geltungsdauer einer Taxengenehmigung beginnt erst mit der Erteilung der Genehmigungsurkunde zu laufen. Beim Taxenverkehr setzt die Erteilung der Genehmigungsurkunde anders als bei den Linienverkehren nicht die Unanfechtbarkeit der Genehmigung voraus. Denn erst durch eine so ermöglichte Erteilung der zur Genehmigung gehörenden Genehmigungsurkunde wird die Genehmigung für den Inhaber praktisch nutzbar und damit seinem Berufsgrundrecht Rechnung getragen. Fundstellen: VRS 135, 104 = NVwZ-RR 2019, 459; Taxi und Mietwagen-Report 2019 H. 6 T 2
27.08.2015	3 C 14/14	PBefG §§ 2, 3 Unternehmer nach PBefG ist, wer die Personenbeförderung verantwortlich durchführt. Das ist derjenige, der nach außen, also gegenüber den Fahrgästen, als Vertragspartner auftritt, auch wenn er mit der Durchführung der Fahrt einen anderen konzessionierten Unternehmer beauftragt. Fundstellen: BVerwGE 152, 382 = NVwZ 2016, 695 = Buchholz 442.01 § 2 PBefG Nr. 3

## II. Bundesverwaltungsgericht

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
09.04.2014	3 C 5.13	<p>StVO § 41 Abs. 1, Anl. 2 Zeichen 229</p> <p>Wenn ein Fahrzeug entgegen dem sich aus dem Verkehrszeichen 229 ergebenden absoluten Haltverbot an einem Taxenstand abgestellt wird, widerspricht es im Allgemeinen nicht dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, wenn dessen Abschleppen auch ohne die Einhaltung einer bestimmten Wartefrist angeordnet wird. Der Verordnungsgeber misst der jederzeitigen bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit der Taxenstände eine hohe Bedeutung bei. Nach den konkreten Umständen kann es allerdings dann geboten sein, von Abschleppmaßnahmen abzusehen, wenn eine Beeinträchtigung des reibungslosen Taxenverkehrs ausgeschlossen ist, oder mit der Abschleppanordnung zu warten, etwa wenn konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Verantwortliche kurzfristig wieder am Fahrzeug erscheinen und es unverzüglich selbst entfernen wird.</p> <p>Fundstellen: NJW 2014, 2888 = DVBI 2014, 1139; AR 13/14 v. 07.05.2014; BZPReport 2014 H. 4 T 26</p>
30.04.2008	3 C 16.07	<p>PBefG § 47 Abs. 3</p> <p>Die Stadt ist für die Regelung einer Fahrerausweispflicht per Taxiordnung unzuständig. Die Zuständigkeit für eine solche grundsätzlich denkbare Ausweispflicht liegt beim Bundesministerium für Verkehr.</p> <p>Fundstellen: BVerwGE 131, 147 = NJW 2008, 3080 = VRS 115, 155; AR 19/08 v. 05.05.2008</p>
30.06.2005	3 C 24.04	<p>BOKraft § 26 Abs. 3 und 4</p> <p>1. Das generelle Verbot der Eigenwerbung bei Taxen bedeutet einen zu weit gehenden Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit.</p> <p>2. Dies führt allerdings nicht dazu, dass die Eigenwerbung über die nach § 26 Abs. 4 BOKraft geltenden Grenzen, also die seitlichen Fahrzeugtüren, hinaus zulässig wäre.</p> <p>3. § 26 Abs. 4 BOKraft ist analog auf die Eigenwerbung anzuwenden, weil wegen der Verfassungswidrigkeit des generellen Verbots der Eigenwerbung sonst eine angesichts der Notwendigkeit der Erkennbarkeit der Taxen nicht hinnehmbare Regelungslücke entstehen würde. Diese Lücke ist zwingend zu schließen, weil dies sicherstellt, dass wesentliche Teile des Fahrzeuges den vorgeschriebenen hellelfenbeinfarbigen Anstrich behalten und damit die Erkennbarkeit als Taxi gewährleistet ist.</p> <p>Fundstellen: NJW 2005, 3510, = NZV 2006, 221 (LS); AR 38/05 v. 18.10.2005; BZP-Report 2005 H. 7 S. 26</p>

## III. Bundesgerichtshof

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
13.12.2018	I ZR 3/16	<p>PBefG § 49 Abs. 4; UWG § 3a</p> <p>Die unmittelbare Annahme von Beförderungsaufträgen durch Fahrer von Mietwagen ist unabhängig davon unzulässig, ob die Auftragserteilung durch die Fahrgäste selbst oder für sie handelnde Vermittler erfolgt.</p>

Neu

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
		<p>Das Verbot der Smartphone-Applikation "UBER Black" ist mit den Vorschriften zur Dienstleistungsfreiheit in Art. 56 Abs. 1 AEUV und der Richtlinie 2006/123/EG vereinbar. Ist ein mittels einer Smartphone-Applikation erbrachter Vermittlungsdienst integraler Bestandteil einer hauptsächlich aus einer Verkehrsdienstleistung bestehenden Gesamtdienstleistung, handelt es sich um eine Verkehrsdienstleistung.</p> <p>Fundstellen: WRP 2019, 327 = GRUR 2019, 298 = GewArch 2019, 157; AR.Nr.03/19 v. 31.01.19 = Taxi und Mietwagen-Report 2019 H. 1 T 3</p>
29.03.2018	I ZR 34/1	<p>UWG §§ 3 Abs. 1, 3a; PBefG §§ 6, 39 Abs. 3, 51 Abs. 5</p> <p>Die Regelungen zur Tarifpflicht im Taxenverkehr sind Marktverhaltensregelungen im Sinne von § 3 a UWG. Taxiunternehmen verstoßen durch die Beteiligung an Werbeaktionen von mytaxi als Betreiber einer Taxi-App-Vermittlung, bei denen dieser den Fahrgästen einen Teil des Fahrpreises erstattet, nicht gegen die Tarifpflicht, sofern sie jeweils den vollen Fahrpreis erhalten. Es kommt nicht darauf an, ob der Fahrgast die Fahrt aus eigenen Mitteln oder aus Mitteln unabhängiger Dritter finanziert. Weiterhin stellt es keine unzulässige Umgehung der Tarifpflicht im Taxiverkehr dar, wenn der Betreiber der Taxi-Bestell-App im Rahmen derartiger Werbeaktionen eine angemessene Vermittlungsprovision von dem die Fahrt ausführenden Taxiunternehmen erhält.</p> <p>Fundstellen: NZV 2018, 467; BZP-Report H. 3 T 2</p>
23.05.2017	VI ZR 9/17	<p>BGB § 249</p> <p>Wählt der Unternehmer eines durch einen Verkehrsunfalls beschädigten Taxis, welches annähernd 15 Jahre alt ist, den Weg der fiktiven Schadensabrechnung, sind, wenn ein Markt für die Ersatzbeschaffung eines Gebrauchtwagens mit Taxiausrüstung nicht existiert, die Umrüstung eines im Übrigen gleichwertigen Gebrauchtwagens zu einem Taxi jedoch mit verhältnismäßigem Aufwand möglich ist, die fiktiven Umrüstungskosten als zusätzlicher Rechnungsposten in die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts einzustellen und damit im Rahmen des Anspruchs des Geschädigten auf Naturalrestitution ersatzfähig.</p> <p>Fundstellen: MDR 2017, 815; BZP-Report 2017 H. 4 T 2</p>
18.05.2017	I ZR 3/16	<p>PBefG § 49 Abs. 4 Satz 2</p> <p>1. Die Verwendung der App „UBER Black“ verstößt gegen die PBefG-Bestimmung, dass mit Mietwagen nur Fahraufträge ausgeführt werden dürfen, die zuvor am Betriebssitz des Unternehmens eingegangen sind. Dagegen konnten Fahrgäste mithilfe der Uber-App den Fahrern von Taxen unmittelbar Fahraufträge erteilen. § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG ist gegenüber den Mietwagenunternehmen und Uber eine verfassungsrechtlich unbedenkliche Berufsausübungsregelung. Sie ist zum Schutz des Taxiverkehrs gerechtfertigt, für den feste Beförderungstarife und Kontrahierungszwang gelten. Für die Wettbewerbsverstöße der mit ihr kooperierenden Mietwagenunternehmer und der Fahrer haftet Uber als Teilnehmerin.</p> <p>2. Zu der für die gesamte Union einheitlich zu beantwortenden Frage, ob die Vermittlungstätigkeit der Beklagten in ihrer konkreten Ausgestaltung eine Verkehrsdienstleistung darstellt, besteht noch keine Rechtsprechung des EuGH. Da sich diese Frage nicht ohne weiteres beantworten lässt, hat der BGH dem EuGH diese Frage vorgelegt.</p> <p>Fundstellen: GRUR 2017, 743; AR. 14/17 v. 19.05.2017; BZP-Report 2017 H. 4 T 2</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
06.04.2017	I ZR 33/16	<p>UWG § 3a; PBefG § 47</p> <p>Bei dem in § 47 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 PBefG geregelten Verbot, Taxen außerhalb behördlich zugelassener Stellen für Beförderungsaufträge bereitzuhalten, handelt es sich um eine Berufsausübungsregelung, die der Wahrung der Chancengleichheit der Taxiunternehmer beim Wettbewerb um Fahraufträge dient. Ein Fachverband des Taxigewerbes, zu dessen satzungsmäßigen Aufgaben die Verfolgung der in seinem Gebiet auftretenden Wettbewerbsverstöße gehört, muss in personeller und sachlicher Hinsicht so ausgestattet sein, dass sich für typische und durchschnittlich schwierige Abmahnungen die Einschaltung eines Rechtsanwalts erübrigt. Das gilt auch dann, wenn ein Fachverband nur ausnahmsweise wettbewerbsrechtliche Ansprüche verfolgt.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 5 T 2</p>
30.04.2015	I ZR 196/13 „Rückkehrpflicht V“	<p>PBefG § 49 Abs. 4 Satz 3</p> <p>1. Bei der in § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG geregelten Rückkehrpflicht handelt es sich um eine Marktverhaltensregelung im Sinne von § 4 Nr. 11 UWG. Diese hat den Zweck, die taxiähnliche Betätigung durch Mietwagenunternehmen zu unterbinden und wirkt sich nicht nur auf den Wettbewerb zwischen Mietwagen- und Taxiunternehmen aus, sondern gilt auch für den Wettbewerb von Mietwagenunternehmen untereinander.</p> <p>2. Mietwagen, die für die Ausführung von Beförderungsaufträgen bereitgehalten werden, müssen am Betriebssitz des Mietwagenunternehmers abgestellt werden, wenn sie keine Beförderungsaufträge ausführen. Auch wenn dies kein ausdrücklicher Regelungsinhalt ist, liegt dieses Gebot für einsatzbereite Fahrzeuge unausgesprochen der Regelung von § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG zugrunde.</p> <p>3. Gegen das Gebot zur Rückkehr hat das beklagte Mietwagenunternehmen aber nicht verstoßen, weil die Mietwagen nur dann nicht am Betriebssitz verbleiben, wenn mit ihnen keine Beförderungsaufträge ausgeführt werden können, weil nämlich die Dienstbereitschaft wegen Beendigung der Arbeitszeit geendet hat.</p> <p>4. Die Ausführung des ersten Beförderungsauftrages nach Dienstbeginn hat vom Betriebssitz des Unternehmers aus zu erfolgen.</p> <p>5. Mietwagen müssen nach Beendigung des letzten Beförderungsauftrages am Ende der Dienstzeit der Fahrer nicht am Betriebssitz verbleiben. Schon die sowieso durch die Rückkehrpflicht berührte Freiheit der Berufsausübung verlangt es, dass es dem Fahrer eines Mietwagens erlaubt sein muss, das Fahrzeug mit nach Hause zu nehmen. Die Rückkehrpflicht kann nämlich nur dann angenommen werden, solange der Mietwagen für Beförderungsaufträge bereitsteht. Dieses ist solange der Fall, wie sich der Fahrer des Mietwagens im Dienst befindet (einschließlich der vom Mietwagenfahrer eingelegten Pausen).</p> <p>Fundstellen: WRP 2015, 1461 = GRUR 2015, 1235 = VRS 129, 199 = NJW-RR 2016, 363; AR.Nr. 41/15 v. 11.12.2015; BZP-Report 2015 H. 8 T 2</p>
14.04.2015	VI ZB 50/14	<p>SGB VII § 110 Abs. 1a; SchwarzArbG §§ 1ff.</p> <p>Für die gerichtliche Geltendmachung eines Regressanspruchs der BG Verkehr, die die Heilbehandlungskosten für einen nicht angemeldeten Taxifahrer nach einem Überfall auf ihn erbracht hatte, ist der Rechtsweg zu den Sozialgerichten und nicht der Zivilrechtsweg eröffnet.</p> <p>Fundstellen: BGHZ 204, 378 = VersR 2015, 1269 = VRS 128, 283 = NJW 2015, 3718 = NZV 2016, 25; BZP-Report 2016 H. 1 T 2</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
18.10.2012	I ZR 191/11	<p>PBefG § 47 Abs. 2 Satz 1 und 2</p> <p>Ohne ausdrücklichen Auftrag des bestellenden Kunden darf ein Taxiunternehmen mit mehreren Betriebssitzen auch keine Taxen schicken, die es an einem weiteren Betriebssitz in einer anderen Gemeinde bereithält. Wenn also ein Fahrgast bei einem Taxenunternehmen in einer anderen Betriebssitzgemeinde als der, in der er sich aufhält, bestellt, darf dieses Unternehmen mit den dort bereit gestellten Fahrzeugen diese Fahrt durchführen. Bestellt der Fahrgast dagegen ein Taxi am Ort des Betriebssitzes, an dem er sich aufhält, darf die Fahrt nicht ohne ausdrücklichen Auftrag des Kunden unternehmensintern an ein Taxi weitergegeben werden, das am Betriebssitz in einem anderen Ort konzessioniert ist.</p> <p>Fundstellen: VRS 124, 243 = NJW-RR 2013, 606; AR 12/13 v. 12.03.2013; BZP-Report 2013 H. 3 T 26</p>
24.11.2011	I ZR 154/10	<p>UWG § 4 Nr. 10, 11; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 5</p> <p>Eine als solche ohne Weiteres erkennbare Anzeige eines Mietwagenunternehmens, die in einem Telefonbuch unmittelbar unter dem Suchbuchstaben „T“ - nicht aber unter der Rubrikenüberschrift „Taxi(!)“ - platziert ist, führt auch dann nicht zu einer Verwechslung mit dem Taxenverkehr nach § 49 Abs. 4 Satz 5 PBefG, wenn das Mietwagenunternehmen auf diese Weise einen Teil der Nachfrage nach einem Taxitransport auf sich ziehen will. Damit liegt auch keine unlautere gezielte Behinderung i.S. von § 4 Nr. 10 UWG vor.</p> <p>Fundstellen: NJW 2012, 1963 = VRS 123, 46 = MDR 2012, 726; BZP-Report 2012 H. 5 T 26; AR 18/2012 v. 04.07.2012</p>
08.05.2007	KZR 9/06	<p>GWB 1999 § 20 Abs. 1</p> <p>Auch eine marktbeherrschende Taxigenossenschaft ist grundsätzlich dazu berechtigt, ihre Einrichtungen ausschließlich den Mitgliedern zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Fundstellen: NJW-RR 2007, 1113; AR 27/07 v. 15.06.2007, BZP-Report 2007 H. 5 S. 26</p>

#### IV. Oberverwaltungs- und Verwaltungsgerichte

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<p>OVG NRW</p> <p>27.08.2019</p> <p style="background-color: yellow; display: inline-block; padding: 2px;">Neu</p>	13 A 196/18	<p>PBefG § 13 Abs. 4</p> <p>Die Existenz- und Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes ist als ein schutzwürdiges Gemeinschaftsgut anzusehen, weil der Gelegenheitsverkehr mit Taxen eine notwendige und von keinem anderen Verkehrsträger übernehmbare Ergänzung des öffentlichen Linien- und des Straßenbahnverkehrs darstellt.</p> <p>§ 13 Abs. 4 Satz 1 PBefG dient in Übereinstimmung mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben nicht dem Schutz der bereits in dem Beruf Tätigen vor wirtschaftlich spürbarer Konkurrenz und vor den wirtschaftlichen Risiken des Berufs, sondern soll lediglich die Gefahr einer Übersetzung des Gewerbes mit der Folge ruinösen, das örtliche Taxengewerbe in seiner Existenz und damit in seiner Funktionsfähigkeit bedrohenden Wettbewerbs abwehren.</p> <p>Die Gefahr einer Übersetzung des Gewerbes mit der Folge ruinösen, das örtliche Taxengewerbe in seiner Existenz und damit in seiner Funktionsfähigkeit bedrohenden Wettbewerbs muss konkret beweisbar eingetreten oder nach der sorgfältig begründeten</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		Beurteilung der Verwaltungsbehörde in drohende Nähe gerückt sein. Gefordert ist eine prognostische Einschätzung der Verwaltungsbehörde über die Zahl der ohne Gefahr für die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes höchstens zuzulassenden Taxen, also eine Prognose dazu, welche Zahl neuer Taxen das örtliche Taxengewerbe "verträgt", ohne in seiner vom öffentlichen Verkehrsinteresse her zu bestimmenden Funktionsfähigkeit bedroht zu sein.
<b>OVG Hamburg</b> 01.07.2019	<b>3 Bs 113/19</b>	PBefG § 2 Abs. 7; GG Art. 12 Abs. 1 GG Ein Taxenunternehmer kann sich gegenüber einer Genehmigung zur Erprobung einer neuen Verkehrsart nicht auf eine im Hinblick auf Art. 12 Abs. 1 GG grundrechtsrelevante Verwerfung der Konkurrenzverhältnisse berufen. Weder handelt es sich bei dem Taxengewerbe um einen staatlich regulierten Markt noch kommt den am Markt vorhandenen Taxenunternehmen ein gesetzlicher Vorrang gegenüber dem aufgrund der Erprobungsgenehmigung hinzutretenden Konkurrenten zu.
<b>Neu</b>		
<b>OVG NRW</b> 06.05.2019	<b>13 A 28/18</b>	PBefG §§ 13, 25 Eine rechtskräftige Verurteilung eines Taxiunternehmers zu einer zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafe von einem Jahr und zwei Monaten wegen sexueller Nötigung eines weiblichen Fahrgastes, die er in seiner Funktion als Taxifahrer im eigenen Unternehmen begangen hat, kann zum Widerruf seiner Taxikonzession führen. Allenfalls in extremen Ausnahmefällen kann die Entziehung der Genehmigung wegen Unzuverlässigkeit gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen. Eine solche Ausnahmesituation wird jedoch nicht bereits dadurch begründet, dass der Betroffene infolge des Widerrufs seine Existenzgrundlage verliert. Fundstelle: Taxi und Mietwagen-Report 2019 H. 6 T 2
<b>Neu</b>		
<b>OVG Niedersachsen</b> 27.03.2019	<b>2 ME 729/18</b>	NSchulG § 114 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 Erfüllt der Träger der Schülerbeförderung seine Beförderungspflicht durch die Bereitstellung einer Fahrkarte, die zur Nutzung der für den Schulweg notwendigen öffentlichen Verkehrsmittel berechtigt, besteht ein Anspruch auf die Beförderung mit einem Mietwagen (im freigestellten Verkehr) nur dann, wenn die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel für die Schülerin oder den Schüler mit unzumutbaren Bedingungen verknüpft ist. Eine einfache Schulwegzeit von bis zu 90 Minuten ist sachlich gerechtfertigt und Schülern der Sekundarstufe I zumutbar, wenn sie darauf beruht, dass die Schülerin bzw. der Schüler aus pädagogischen Gründen anstelle der Schule des maßgeblichen Schulbezirks eine weiter entfernte Schule besucht. Fundstellen: NJW 2019, 1625; Taxi und Mietwagen-Report 2019 H. 6 T 2
<b>Neu</b>		
<b>OVG Rheinland-Pfalz</b> 17.12.2018	<b>7 A 10357/18</b>	PBefG §§ 13, 25 Rechtskräftige Verurteilungen wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften begründen im Regelfall die Annahme der Unzuverlässigkeit, wenn nicht aufgrund besonderer Umstände ein Ausnahmefall vorliegt. Das Gewicht des strafrechtlichen Verstoßes beurteilt sich nicht allein nach dem verhängten Strafmaß, sondern auch nach den Tatumständen. Dabei spielt auch die Nähe der Straftat zu der Funktion als Inhaber des Gewerbebetriebs eine wichtige Rolle. Danach stellt die vorsätzliche Körperverletzung gegenüber einem Fahrgast einen schweren Verstoß in diesem Sinne dar. Aber auch die rechtskräftige Verurteilung wegen Wohnungseinbruchsdiebstahls in drei
<b>Neu</b>		

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
		Fällen ist als ein schwerer Verstoß insbesondere deshalb einzustufen, weil der Tatbeitrag darin bestanden hat, dass er das Tatfahrzeug angemietet und seine Mittäter zu den einzelnen Tatobjekten gefahren hat. Fundstelle: BZP-Report 2019 H. 1 T 2
OVG Rheinland-Pfalz 20.11.2018  Neu	7 A 10636/18	PBefG §§ 14 Abs. 2, 39 Abs. 2, 51 Abs. 1 Angemessene Beförderungsentgelte lassen sich vor dem Hintergrund von in der Vergangenheit offenbar auskömmlich festgesetzten Beförderungsentgelten auch ohne Kenntnis der genauen Einnahmesituationen bzw. einer repräsentativen Auswahl festsetzen. Hierbei kann die Behörde ihrer Entscheidung maßgeblich zugrunde legen, dass vor malige Tarife bisher nicht in Frage gestellt worden sind und die festgesetzten Beförderungsentgelte im Vergleich mit benachbarten Städten und Landkreisen bereits im oberen Bereich liegen. Ergibt sich weder aus den Stellungnahmen von in § 14 Abs. 2 PBefG aufgeführten Organisationen noch aus - nur wenigen überhaupt eingegangenen - Rückmeldungen der Taxenunternehmer ein mit dem "Antrag" des Taxiunternehmers korrespondierendes Bild und lassen sich insbesondere auch keine entscheidungserheblichen Hinweise auf die behauptete Unangemessenheit der Tarife feststellen, so besteht für die Behörde eine ausreichende Basis zur Ablehnung der beanspruchten Tariferhöhungen. Bei der von der Behörde zu treffenden Prognoseentscheidung über den möglichen Verlauf der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Lage sind auch befürchtete Nachfrageeinbußen - und damit einhergehende Nachteile auf Seiten der Unternehmer -, eine Verlagerung vom Taxen- zum Mietwagenverkehr und schließlich die öffentlichen Verkehrsinteressen und das Gemeinwohl - die Unzumutbarkeit einer weiteren Tariferhöhung für die Fahrgäste - zu berücksichtigen. Fundstellen: GewArch 2019, 121; BZP-Report 2019 H. 1 T 2
OVG Hamburg 16.10.2018  Neu	3 Bs 159/18	PBefG § 13; PBZugV §§ 1, 9 Ein schwerwiegender und für Unzuverlässigkeit sprechender Verstoß im Sinne der Berufszugangsverordnung ist bereits darin zu sehen, dass vom Taxiunternehmer regelmäßig Arbeitszeiten als unbezahlte Pausenzeiten deklariert werden. Fundstellen: GewArch 2019, 81 = VRS 135, 40; BZP-Report 2019 H. 1 T 2
VGH Baden-Württemberg 08.10.2018  Neu	9 S 804/17	PBefG §§ 2 Abs. 2 Nr. 2, 2 Abs. 3, 16 Abs. 4 Durch die Übertragung einer Taxigenehmigung ändert sich am rechtsbestimmenden Inhalt der Genehmigung nichts, es tritt nur in der Person des Inhabers nach Maßgabe des Übertragungsakts eine Änderung ein. Dies berührt weder die Laufzeit der ursprünglichen Genehmigung noch bedarf es einer Prüfung der Frage, ob durch die Übertragung der Genehmigung öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Der Besitzstandsschutz des (übertragenden) Altunternehmers nach § 13 Abs. 3 PBefG wird nicht „mit übertragen“. Fundstellen: DÖV 2019, 290; BZP-Report 2019 H. 1 T 2
VGH Baden-Württemberg 30.07.2018	9 S 1272/18	PBefG § 15 Abs. 4 Eine einstweilige Anordnung auf Erlass einer zeitlich begrenzten Taxigenehmigung ist trotz des Verbotes der Erteilung einer vorläufigen Genehmigung in engen Grenzen möglich. Dies setzt regelmäßig voraus, dass es um die Verlängerung einer bestehenden Genehmigung geht, und das Gericht muss die Feststellung treffen, dass der Antragsteller die Genehmigungsvoraussetzungen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit erfüllt. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 6 T 2

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VGH Bayern 18.07.2018	11 ZB 18.924	PBZugV § 1; PBefG § 13 Die mangelnde Leistungsfähigkeit eines Antragstellers einer Taxigenehmigung liegt vor, wenn das Amtsgericht den Antrag der Krankenkasse auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens mangels Masse abgelehnt hat. Denn daraus ergibt sich zwangsläufig die Zahlungsunfähigkeit. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 6 T 2
VGH Bayern 19.06.2018	11 N 17.1693	PBefG § 47 § 47 Abs. 3 PBefG, wonach durch Taxi-Ordnung Umfang der Betriebspflicht, Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs geregelt werden können, enthält keine hinreichend bestimmte Ermächtigungsgrundlage für eine bußgeldbewehrte Regelung in der Taxi-Ordnung, wonach Taxis nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden dürfen. Die sogenannte Standplatzpflicht ist bundesrechtlich nämlich in § 47 Abs. 1 PBefG abschließend geregelt. Fundstellen: DAR 2018, 525; BZP-Report 2018 H. 6 T 2
VGH Bayern 07.05.2018	11 B 18.12	PBefG § 13; BOKraft § 2, § 3 Abs. 1 Satz 2 Taxiunternehmer müssen bereits unabhängig von den Hauptuntersuchungsterminen dafür sorgen, dass sich ihre Fahrzeuge stets in vorschriftsmäßigem Zustand befinden (§ 2, § 3 Abs. 1 Satz 2 BOKraft). Wenn ein Unternehmer den Termin zur Hauptuntersuchung um 3 Monate überzieht, spricht dies für fehlende Zuverlässigkeit, sodass die Behörde die Genehmigung zu widerrufen hat. Im entschiedenen Fall tritt erschwerend hinzu, dass der Unternehmer Taxifahrten trotz Kündigung der Haftpflichtversicherung durch den Versicherer, also ohne Haftpflichtschutz, durchgeführt hat. Fundstellen: DAR 2018, 528; BZP-Report 2018 H. 5 T 2
OVG NRW 22.03.2018	13 B 1583/17	PBefG § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 Die zur Beförderung eingesetzten Kraftfahrzeuge müssen nicht im Eigentum des Unternehmers stehen und es sich bei deren Fahrern nicht um die Beschäftigten des Unternehmers handeln. Der Unternehmer kann mit der faktischen Durchführung der Beförderung also gegebenenfalls auch einen anderen betrauen. Erforderlich ist aber, dass der Unternehmer sowohl nach außen gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auftritt, als auch aufgrund seiner tatsächlich bestehenden Verfügungsmacht "Herr der Beförderungsleistung" ist, d.h. ihre Erbringung maßgeblich steuert und er das geschäftliche Risiko des Beförderungsbetriebes trägt. Wenn eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts als das Taxiunternehmen bezeichnet wird, tatsächlich aber die beiden Fahrzeuge als getrennte Betriebe geführt und Einnahmen und Ausgaben getrennt abgerechnet werden, ist diese Konstruktion letztlich also ein Scheintatbestand. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 4 T 2
VGH Bayern 17.01.2018	11 CS 17.2555	PBZugV § 1; PBefG § 25 Einem Taxiunternehmer, der wegen Vorenthaltens und Veruntreuung von Arbeitsentgelt in 36 Fällen zu einer Freiheitsstrafe verurteilt worden ist, kann die Genehmigungsbehörde ohne weiteres die Genehmigungen zum Betrieb von Taxen und Mietwagen widerrufen. Die Frage der Unzuverlässigkeit wird nicht davon tangiert, dass die Taten schon längere Zeit zurückliegen. Gleiches gilt für die Tatsache, dass der Betreffende seit drei Jahren seinen Betrieb ordnungsgemäß führt, weil dies nicht ohne weiteres auf Einsicht und charakterliche Läuterung hinweist. Fundstellen: GewArch 2018, 161; BZP-Report 2018 H. 2 T 2

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<b>OVG NRW</b> <b>15.01.2018</b>	<b>13 B 12/18</b>	<p>PBZugV § 1; PBefG § 13</p> <p>Sofern ein zugleich als Fahrer in seinem Betrieb tätiger Unternehmer zahlreiche und beachtliche Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften begeht und er sich auch durch eine einige Jahre zurückliegende Entziehung seiner Fahrerlaubnis nicht zu einem straßenverkehrsrechtsgemäßen Fahrverhalten hat bewegen lassen, lässt dies auf einen schwerwiegenden charakterlichen Hang zur Nichtbeachtung gesetzlicher Vorschriften schließen. Daraus ergibt sich, dass der Antragsteller auch im Übrigen bei der Führung seines Unternehmens die für den Straßenpersonenverkehr geltenden Vorschriften missachten oder die Allgemeinheit bei dem Betrieb seines Unternehmens schädigen oder gefährden könnte.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 2 T 2</p>
<b>OVG NRW</b> <b>09.11.2017</b>	<b>13 B 1187/17</b>	<p>PBefG § 13</p> <p>Auch wenn die Auswahlgrundsätze des Gesetzes über Wartelisten im Wesentlichen bei einer Übertragung außer Anwendung bleiben, weil durch die Übertragung die standortbezogene Genehmigungszahl nicht vergrößert wird, ist die Regelung in § 13 Abs. 5 Satz 3 PBefG zu beachten, wonach aus Gründen der Vermeidung des Konzessionshandels bei bestehenden Bewerberlisten die gelisteten Bewerber vorzuziehen sind. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Übernehmende das Taxigewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 1 T 2</p>
<b>VGH Bayern</b> <b>25.09.2017</b>	<b>11 ZB 17.1379</b>	<p>PBefG § 25, FeV § 47 Abs. 4 Nr. 7</p> <p>Wer als Taxiunternehmer den P-Schein wegen nicht erfolgreicher Ablegung der Ortskundprüfung nicht geschafft hat, dann aber bei einer Überprüfung als Fahrer seines Taxis festgestellt wird, hat keine Möglichkeit erfolgreich gegen die genehmigungsbehördlich ausgesprochene Abmahnung mit Androhung des Widerrufs der Genehmigung wegen Unzuverlässigkeit vorzugehen. An diesem Ergebnis ändert sich auch nichts dadurch, dass er die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Pkw im Linienverkehr erteilt bekommen hatte.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 7 T 2</p>
<b>OVG NRW</b> <b>26.07.2017</b>	<b>13 A 1675/16</b>	<p>PBZugV § 1 Abs. 1</p> <p>Im Falle von Verstößen gegen abgabenrechtliche Rechtsvorschriften bestehen Anhaltspunkte für die Unzuverlässigkeit nicht erst bei einer strafgerichtlichen Verurteilung. Denn lediglich schwere Verstöße gegen die abgabenrechtlichen Pflichten sind dafür ausreichend.</p>
<b>VGH Baden-Württemberg</b> <b>05.07.2017</b>	<b>9 S 8/16</b>	<p>PBefG § 13 Abs. 5</p> <p>Die grundsätzliche Festlegung des PBefG auf das Prioritätsprinzip bei der Vergabe von Taxigenehmigungen dient dem Schutz der Listenbewerber, wenn es mehrere Interessenten für eine Taxikonzession gibt. Der Platz auf der Vormerkliste für die Vergabe von Taxikonzessionen gibt dem Bewerber eine Rechtsposition, um seine Interessen durchzusetzen. Das gilt in dem Fall, wenn ein anderer Bewerber außerhalb der Vormerkliste oder ohne Berücksichtigung der Listen-Rangfolge zum Zuge kommen sollte. Widerspruch oder Klage gegen die Zuteilung einer Konzession an den Mitbewerber sind dann berechtigt. Auch die Tatsache, dass § 13 Abs. 5 Satz 2 PBefG lediglich eine Soll-Vorschrift darstellt, führt zu keiner anderen Beurteilung.</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		Das Recht aus der Rangstelle umfasst folgerichtig auch den Anspruch auf einen dieses Recht nicht verletzenden Abbau der Vormerkliste. Fundstellen: DÖV 2017, 963; BZP-Report 2017 H. 6 T 2
<b>VGH Bayern</b> <b>30.05.2017</b>	<b>11 CS 17.274</b>	FeV §§ 8, 46 Abs. 1 Eine Gutachtensanordnung der Verkehrsbehörde enthält eine unverhältnismäßige Fragestellung, wenn in ihr eine Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verlangt wird, obwohl nur Zweifel an der charakterlichen Eignung bestehen. Die Teilnahme des Taxifahrers mit einem privaten Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr außerhalb der Fahrgastbeförderung unter unzulässig hohem Alkoholeinfluss gibt grundsätzlich nur Anlass, untersuchen zu lassen, ob zu erwarten ist, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung unter unzulässig hohem Alkoholeinfluss auch Fahrgäste mit einem Taxi oder Mietwagen befördert, oder ob er – insoweit – über das erforderliche Trennungvermögen bzw. die erforderliche Trennungsbereitschaft verfügt. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 4 T 2
<b>VGH Bayern</b> <b>23.03.2017</b>	<b>11 ZB 16.1828</b>	PBefG § 47 Abs. 1 Ein Taxifahrer oder Taxiunternehmer hat keinen Anspruch auf Einrichtung von Taxi-bedarfsstandplätzen. Weder lässt sich ein solcher Anspruch aus den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes ableiten, noch ist die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach Straßenverkehrsrecht im fraglichen Fall angesagt. Denn es fehlt am Vorliegen der erforderlichen Ausnahmesituation für eine Begünstigung des Klägers oder der Personengruppe der Taxifahrer und Taxiunternehmer. Eine Steigerung seiner Umsatzbeteiligung aufgrund eines attraktiveren Standplatzes ist kein dringlicher Grund für eine Ausnahmegenehmigung. Darüber hinaus gibt es für jeden potenziellen Interessenten an einer Taxibeförderung die Möglichkeit, ein Taxi mittels Telefon oder App zu einem beliebigen Ort zu bestellen und sich damit auch abholen zu lassen, ohne sich zu einem Taxistandplatz begeben zu müssen. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 3 T 2
<b>OVG NRW</b> <b>10.03.2017</b>	<b>13 B 94/17</b>	PBefG §§ 25,13 Wenn der angebliche Geschäftsführer zwar über die erforderliche fachliche Eignung verfügt, aber keinen Schlüssel für den Zugang zum Betriebsitz hat und auch noch zugibt, dass er erstmals diese Räumlichkeiten betritt und ebenso erstmals in die wenigen dort aufgefundenen Unterlagen Einsicht nimmt, erhärtet das die Zweifel. Für das Gericht bestanden danach gewichtige tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass der keine fachliche Eignung besitzende Unternehmer es zugelassen hat, dass sein Unternehmen über mehrere Monate ohne Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzung betrieben wurde. Damit war der Widerruf der Genehmigung rechtmäßig. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 3 T 2
<b>VGH Bayern</b> <b>11.01.2017</b>	<b>11 CE 16.2435</b>	FeV § 48 Nach dem Erlöschen der früheren Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung bedarf es zur (vorläufigen) Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Taxen einer aktuellen Ortskundepflichtprüfung. Denn nur im Falle einer Verlängerung werden erleichterte, auf die geistige und körperliche Eignung, das Sehvermögen und die Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen beschränkte Nachweise unter

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		Verzicht auf den Ortskundennachweis verlangt. Fundstellen: NZV 2017, 399; BZP-Report 2017 H. 6 T 2
<b>VGH Bayern</b> <b>07.12.2016</b>	<b>11 ZB 16/1703</b>	PBefG §§ 15, 20 Abs. 1 Satz 1 Für den Taxen- oder Mietwagenverkehr kann weder eine vorläufige, einstweilige oder rückwirkende Genehmigung noch ein Vorbescheid erteilt werden. Es obliegt daher dem Unternehmer auch im Falle eines Folgeantrags im eigenen Interesse, möglichst frühzeitig einen vollständigen und prüffähigen Antrag mit den erforderlichen Unterlagen bei der Behörde einzureichen, damit diese noch vor Ablauf der Geltungsdauer der bisherigen Genehmigung über den Antrag entscheiden kann. Fundstellen: VRS 131, 93; BZP-Report 2017 H. 1 T 2
<b>VGH Baden- Württemberg</b> <b>27.10.2016</b>	<b>12 S 2257/14</b>	PBefG § 15 Der Beginn der dreimonatigen Entscheidungsfrist setzt grundsätzlich voraus, dass der Antrag auf Erteilung einer Taxenkonzession bei der zuständigen Genehmigungsbehörde eingegangen ist und ihr vollständig vorliegt. Die fingierte Genehmigung knüpft an einen entsprechenden Genehmigungsantrag des Antragstellers an. Verzichtet dieser im Antrag auf eine datumsmäßige Bezeichnung der Geltungsdauer für die beantragte Genehmigung, wird die Genehmigung grundsätzlich mit ihrer Wirksamkeit (Fiktionseintritt) gültig. Ist die fingierte Genehmigung zum maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung bereits abgelaufen, besteht regelmäßig kein Anspruch mehr auf Aushändigung der Genehmigungsurkunde. Fundstelle: GewArch 2017, 151
<b>OVG Berlin- Brandenburg</b> <b>16.09.2016</b>	<b>OVG 1 N 54.15</b>	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 PBefG; PBZugV § 2 Abs. 2 Die Vorlage von Bargeld bei der Genehmigungsbehörde reicht zum Nachweis der erforderlichen finanziellen Leistungsfähigkeit regelmäßig nicht aus. Auch ist der Wert des Taxenfahrzeugs bei der Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht zu berücksichtigen. Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 7 T 26
<b>VGH Bayern</b> <b>02.05.2016</b> (anders OVG Thüringen / 24.11.2015)	<b>11 BV 15.1895</b>	PBefG § 1; FreistellungsVO § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e Ein mit eigenen Kraftfahrzeugen durchgeführter Fahrdienst einer ambulanten Rehabilitationseinrichtung, der die Patienten zwischen Wohnung und Rehabilitationseinrichtung befördert, unterfällt zwar nicht der Ausnahme des § 1 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 PBefG, da die Betriebskosten mit den von den Kranken- und Ersatzkassen gezahlten Tagessätzen gedeckt sind. Er unterliegt jedoch nach § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e FreistellungsVO, der die Beförderung von Kranken aus Gründen der Beschäftigungstherapie oder zu sonstigen Behandlungszwecken durch Krankenhäuser oder Heilanstalten mit eigenen Kraftfahrzeugen freistellt, nicht dem PBefG.

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<b>VGH Bayern</b> <b>03.03.2016</b>	<b>11 CE 16.219</b>	<p>PBefG § 47</p> <p>Die Gemeinden sind nach § 47 PBefG im öffentlichen Interesse verpflichtet, ausreichende Taxistandplätze einzurichten. Die Vorschrift gewährt zwar einen Rechtsanspruch des Taxifahrers auf Benutzung der behördlich eingerichteten Taxistandplätze. Es lässt sich daraus aber weder für einen Taxiunternehmer noch für einen angestellten Taxifahrer ein subjektives Recht ableiten, dass an einer bestimmten Stelle ein Taxistandplatz errichtet wird oder bestehen bleibt.</p> <p>KommunalPraxis BY 2016, 216</p>
<b>OVG Berlin- Brandenburg</b> <b>18.12.2015</b>	<b>OVG 1 S 76.15</b>	<p>PBefG § 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5</p> <p>Die durch die Berliner Taxitarifverordnung angeordnete Verpflichtung zur unbaren Zahlungsannahme im Taxenverkehr durch drei im Geschäftsverkehr übliche Kredit- oder Debitkarten und zum Bereithalten entsprechend funktionierender Abrechnungssysteme oder -geräte ist rechters und bedeutet insbesondere auch keine unzumutbare Belastung. Der angeblich hinzukommende „nicht unerhebliche bürokratische Aufwand“ bei der Abrechnung mit dem Kreditkartenleseanbieter erscheint weder verfassungswidrig noch unzumutbar.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 1 T 2</p>
<b>OVG Thüringen</b> <b>24.11.2015</b>	<b>2 KO 131/13</b>	<p>PBefG § 2 Abs. 6; FreistellungsVO § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e</p> <p>Der Fahrdienst eines Rehabilitationszentrums fällt nicht unter § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e Freistellungs-Verordnung und bedarf daher der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung. Im Verfahren zur Genehmigung eines solchen Dienstes ist § 2 Abs. (anders VGH Bayern/02.05.2016) 6 PBefG anzuwenden.</p> <p>Fundstelle: VRS 130, 155</p>
<b>OVG NRW</b> <b>01.10.2015</b>	<b>13 E 850/15</b>	<p>GKG §§ 52, 53</p> <p>In auf die Erteilung einer Genehmigung zum Taxenverkehr gerichteten Klagen ist ein Streitwert von 15.000 Euro pro beantragter Genehmigung zu Grunde zu legen. In Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ist dieser Ansatz zu halbieren.</p>
<b>OVG NRW</b> <b>04.09.2015</b>	<b>13 E 535/15</b>	<p>PBefG § 13</p> <p>Die Verwaltungspraxis, schon beim Antrag auf Eintragung in die Vormerkliste für Taxi-Genehmigungen hinsichtlich der subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen jedenfalls einen Nachweis für die fachliche Eignung zu verlangen, ist mit Blick auf Art. 12 Abs. 1 GG und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht zu beanstanden.</p>
<b>OVG NRW</b> <b>03.09.2015</b>	<b>13 B 655/15</b>	<p>PBefG § 13</p> <p>Aus dem Besitzstandsschutz folgt nicht, dass dem Altunternehmer die beantragte Genehmigung stets wieder erteilt werden müsste. Es gibt insbesondere keinen Anlass zur Annahme, die zuständige Genehmigungsbehörde dürfe im Rahmen einer nach § 13 Abs. 3 PBefG erforderlichen Abwägung eine verspätete Antragstellung grundsätzlich nicht zu Lasten des Unternehmers berücksichtigen. Der auf der Vormerkliste erstplatzierte Bewerber hat damit vorbehaltlich des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen im Übrigen grundsätzlich einen Anspruch auf Erteilung der nunmehr neu auszugebenden Genehmigung.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 7 T 26</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<p><b>VGH Hamburg 05.05.2015</b></p>	<p><b>3 Bs 73/15</b></p>	<p>PBefG §§ 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 13 Abs. 1</p> <p>Der Weiterbetrieb von Taxen, deren Kfz-Haftpflichtversicherung nach Zahlungsverzug bei den Folgeprämien beendet ist, stellt einen den Widerruf der Genehmigung rechtfertigenden schweren Verstoß dar. Daran ändert auch die spätere Wiederbegründung des Versicherungsverhältnisses durch Nachzahlung der Prämien nichts. Auch der Betrieb eines Taxis, welches dem Kfz-Haftpflichtversicherer nur als PKW zur privaten Nutzung gemeldet wurde, ist ebenso ein solch schwerer Verstoß.</p> <p>Fundstellen: VRS 129, 44; BZP-Report 2015 H. 8 T 2</p>
<p><b>OVG Berlin- Brandenburg 10.04.2015</b></p>	<p><b>OVG 1 S 96.14</b></p>	<p>PBefG §§ 1, 2</p> <p>Die Geschäftsmodelle UberPop und UberBlack sind mit den Bestimmungen des PBefG nicht vereinbar, von daher unzulässig und auch nicht genehmigungsfähig. Wer sowohl von der vertraglichen wie auch von der organisatorischen Seite die Personenbeförderung der Nutzer einer von ihm zur Verfügung gestellten App, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen.</p> <p>Fundstellen: CR 2015, 376 = BZP-Report 2015 H. 4 T 26</p>
<p><b>OVG Rhein- land-Pfalz 31.03.2015</b></p>	<p><b>7 B 11168/14</b></p>	<p>PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2</p> <p>Um von einer Unzuverlässigkeit eines Taxiunternehmens wegen eines Betriebspflichtverstoßes ausgehen zu können, muss die Auswertung der Schichtzettel den Schluss zulassen, dass die Pflicht zur Bereitstellung der Taxen an so vielen Tagen verletzt wurde, dass der Unternehmer die von der örtlichen Taxiordnung vorgegebene Mindestanzahl von 235 Tagen im Kalenderjahr mit jeweils acht Stunden Bereithalten nicht erreicht.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 4 T 26</p>
<p><b>VGH Bayern 29.10.2014</b></p>	<p><b>11 ZB 14.1026</b></p>	<p>StVO § 48</p> <p>Zweck der Vorschrift, die eine Verpflichtung zur Teilnahme an einem Verkehrsunterricht ausspricht, sofern aufgrund von Verkehrsverstößen die Behörde dazu lädt, ist es, die Sicherheit und Ordnung auf den Straßen durch Belehrung solcher Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr Fehler begangen haben, zu heben. Bereits die einmalige Verfehlung eines uneinsichtigen Taxifahrers, der in einer Ausfahrt geparkt hatte, kann zu dieser Vorladung ausreichen.</p> <p>Fundstellen: NJW 2015, 649; BZP-Report 2015 H. 3 T 2</p>
<p><b>VGH Hamburg 24.09.2014</b></p>	<p><b>3 Bs 175/14</b></p>	<p>GG Art. 12 Abs. 1; PBefG § 1 Abs. 2</p> <p>Die von UberPop betriebene Tätigkeit ist eine entgeltliche Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr, die nicht genehmigungsfähig ist. Ein Verbot der Personenbeförderung mit diesem „Geschäftsmodell“ verstößt nicht gegen die Berufsfreiheit. Interessen der Allgemeinheit sprechen dafür, dass Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung nicht genehmigt wird, wenn der Unternehmer nicht versicherte Fahrzeuge einsetzt und die Entrichtung von Einkommensteuern und Sozialabgaben für die Fahrer sowie von Umsatzsteuern für die Entgelte nicht vorgesehen ist.</p> <p>Fundstellen: NVwZ 2014, 1528 = VRS 127, 261 = TranspR 2015, 238; BZP-Report 2014 H. 7 T 34</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
OVG NRW 03.06.2014	12 A 1856/13	PBefG § 42; SGB IX §§ 145, 147 Abs. 1 Nr. 2 Die Privilegierung von Schwerbehinderten im ÖPNV durch unentgeltliche Beförderung setzt nach dem Sozialrecht den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Linienverkehr voraus. Es fehlt am für die Annahme von Linienverkehr erforderlichen Tatbestandsmerkmal von (im Voraus) bestimmten Endpunkten, wenn das in Rede stehende Anrufsammeltaxi den Fahrgast - wie ein normales Taxi - an den Zielort seiner Wahl befördert, der gerade keine Haltestelle sein muss, sondern auch die eigene Haustür sein kann. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 8 T 26
OVG Schleswig-Holstein 12.05.2014	2 O 9/14	FeV §§ 48 Abs. 4 Nr. 2a, 11 Abs. 1 Satz 4 Wer zweimal wegen Kindesmissbrauchs vorbestraft ist, dem fehlt die Gewähr für die Wahrnehmung der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 5 T 18
OVG NRW 07.03.2014	13 B 189/14	PBefG § 25; PBZugV § 1 Abs. 2 Bei Steuerrückständen in Höhe von 45.000 Euro und einer schwere Mängel aufweisenden Buchführung über einen Zeitraum von 3 Jahren bestehen gegen die Annahme der Unzuverlässigkeit keine durchgreifenden Bedenken. Damit überwiegt auch das Interesse der Allgemeinheit, vor Schäden durch wirtschaftlich nicht leistungsfähige Unternehmer geschützt zu werden, das Interesse der Antragstellerin, bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache von den Genehmigungen vorläufig weiterhin Gebrauch machen zu können. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 6 T 26
OVG Hamburg 25.02.2014	3 Bf 338/09	GG Art. 3 Abs. 1, 12 Abs. 1 Ein Flughafenbetreiber greift nicht dadurch rechtswidrig in die Berufsgrundrechte der Taxenunternehmer ein, dass er die Benutzung des auf privatem Grund errichteten Flughafen-Taxenstandes sowie der zugehörigen Wartezonen und Infrastruktureinrichtungen nur gegen ein Entgelt zulässt, sofern dieser Eingriff durch einen legitimen Zweck, nämlich die Bereitstellung des Taxenspeichers, gerechtfertigt und die Entgelthöhe mit dem Kostendeckungs- und dem Äquivalenzprinzip vereinbar ist. Fundstellen: VRS 126, 212; BZP-Report 2014 H. 7 T 34
OVG NRW 20.11.2013	13 B 905/13	TKG § 67 Eine rechtswidrige Nutzung einer kurzstelligen Altbestandsrufnummer liegt dann vor, wenn ein Taxiunternehmen nicht das Geschäft, sondern lediglich die Rufnummer von einem anderen Taxiunternehmen übernommen hat. Diese bloße Rufnummernveräußerung beziehungsweise -übertragung wird auch nicht durch eine mehrjährige Praxis legitimiert. Eine Übernahme des Taxibetriebes, welches ausnahmsweise die Rufnummernübertragung hätte rechtfertigen können, ist jedenfalls dann nicht erfolgt, wenn die Rufnummernantragstellerin über gar keine Taxikonzession verfügt. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 1 T 18
OVG Hamburg 14.11.2013	5 E 2233/13	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2; PBZugV § 1 Abs. 2 Wenn sich aus dem Vergleich der vorgelegten Schichtzettel mit den protokollierten Einfahrten der Taxen in den Taxenspeicher am Hamburger Flughafen ergibt, dass einige der Taxen in zahlreichen Fällen im Einsatz gewesen sind, an denen sie nach den Angaben im Schichtzettel inaktiv gewesen sein müssten, lässt dies den Schluss

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		auf die Unzuverlässigkeit des Geschäftsführers zu. Denn aus der Häufung der fehlerhaften Aufzeichnungen ergibt sich der Verdacht, dass diese Fehlerhaftigkeit vom Geschäftsführer zu mindest geduldet oder jedenfalls bewusst in Kauf genommen worden ist. Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 8 T 26
<b>OVG NRW 08.10.2013</b>	<b>13 B 576/13</b>	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2; PBZugV § 1 Abs. 2 Bei den abgabenrechtlichen Dokumentationspflichten, die im Taxenbetrieb durch Führen und Aufbewahren der Schichtzettel gewahrt werden, handelt es sich um im öffentlichen Interesse bestehende Kardinalspflichten des Beförderungsunternehmers. Sofern dagegen verstoßen wird, handelt es sich um einen schweren Verstoß gegen abgabenrechtliche Verpflichtungen, so dass die Unzuverlässigkeit des Unternehmers zu bejahen ist. Die Einzelaufzeichnungspflicht gilt auch für Bareinnahmen. Zudem müssen die Aufzeichnungen so beschaffen sein, dass es einem sachverständigen Dritten innerhalb einer angemessenen Zeit möglich ist, einen Überblick über die Umsätze des Unternehmens und die abziehbaren Vorsteuern zu erhalten. Fundstellen: BZP-Report 2013 H. 7 T 26, BZP-Report 2014 H. 1 T 18
<b>VGH Bayern 06.05.2013</b>	<b>11 CE 13.765</b>	FeV §§ 48, 11 Abs. 1 Nr. 8 Eine vorsätzliche Insolvenzverfahrenverschleppung und ein vorsätzlicher Bankrott lässt Charaktereigenschaften vermuten, die sich im Falle der Personenbeförderung in Kraftfahrzeugen zum Schaden der Fahrgäste auswirken können. Besteht eine Wiederholungsgefahr ist insbesondere zu befürchten, dass die Fahrgäste ihr Wechselgeld nicht ordnungsgemäß erhalten, dass mit zur Zahlung gegebenen Geld oder Kreditkarten Straftaten verübt oder auch, dass in dem Taxi vergessene Sachen der Fahrgäste unterschlagen werden. Insoweit ist die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens als Voraussetzung für eine Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht zu beanstanden. Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 5 T 26
<b>OVG Nordrhein- Westfalen 15.03.2013</b>	<b>13 B 1421/12</b>	PBefG § 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 Sieht die Taxentarifordnung keinen Zuschlag für die Zahlung per Kreditkarte vor, darf der Taxiunternehmer einen solchen Zuschlag auch nicht verlangen. Die Genehmigungsbehörde kann eine entsprechende Unterlassungsverfügung erlassen, die auf die ordnungsbehördliche Generalermächtigung gestützt ist, weil das PBefG keine spezifische Ermächtigungsgrundlage enthält. Fundstellen: DÖV 2013, 570; BZP-Report 2013 H. 1 T 18
<b>OVG Nordrhein- Westfalen 20.11.2012</b>	<b>16 A 2172/12</b>	FeV §§ 48 Abs. 9, 11 Abs. 2 Wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung einen Herzinfarkt erlitten hat, ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nur ausnahmsweise weiter gegeben. Die Eignung muss durch eine Nachuntersuchung kontrolliert werden. Hat die Fahrerlaubnisbehörde auch bei vorliegender Bescheinigung eines Zentrums für Arbeitsmedizin Zweifel an der wiedererlangten Fahreignung des Taxifahrers, dann kann sie sich durch Erteilung einer Auflage zur Fahrerlaubnis („in einem halben Jahr eine internistische Kontrolluntersuchung“) nähere Gewissheit zu diesem Sachverhalt verschaffen. Fundstellen: VD 2013, 201; BZP-Report 2012 H. 8 T 26

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
OVG Hamburg 10.08.2012	3 Bf 284/10.Z	BOKraft § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Die Farbvorgabe für Taxen greift zwar in die Berufsfreiheit der Taxenunternehmer ein, dieser Eingriff ist jedoch verfassungsrechtlich gerechtfertigt. Denn § 26 Abs. 1 Satz 1 Nummer 1 BOKraft dient dem legitimen Zweck der einheitlichen äußerlichen Kenntlichmachung und damit der erhöhten äußeren Erkennbarkeit von Taxen. Die Farbe ist vor allem wegen der sofortigen Erkennbarkeit in der Masse anderer Fahrzeuge eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Betriebspflicht ihren Zweck nicht verfehlt. Fundstellen: AR 30/12 v.26.08.2012; BZP-Report 2012 H. 6 T 26
OVG Berlin-Brandenburg 12.06.2012	1 S 35.12	PBefG §§ 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 25 Abs. 1 Ein Taxiunternehmer ist auch für sein Einzelunternehmen als persönlich unzuverlässig zu beurteilen, wenn in einem Taxibetrieb einer GmbH, deren Geschäftsführer er ist, schwerwiegende Verstöße bei der Führung der Schichtzettel festgestellt werden. Entsprechende Feststellungen rechtfertigen jedoch nicht ohne Weiteres auch den Widerruf einer ihm ebenfalls erteilten Genehmigung zur Ausübung des Gelegenheitsverkehrs mit Mietwagen. Fundstelle: BZP-Report 2012 H. 5 T 26
OVG Hamburg 16.05.2012	3 Bs 5/12	PBZugV §§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 c, 2 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 1. Ein Taxenunternehmer ist als unzuverlässig anzusehen, wenn er durch eine erhebliche Anzahl von in das Verkehrszentralregister eingetragener Verkehrsverstöße auffällig geworden und wiederholt wegen Beleidigung anderer Verkehrsteilnehmer aus Anlass seiner beruflichen Teilnahme am Straßenverkehr strafgerichtlich verurteilt worden ist. Das gilt auch dann, wenn er wegen Verlustes der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nicht mehr selbst als Taxifahrer tätig sein darf und ihm nur noch die Pflicht zur Überwachung angestellter Fahrer obliegt. 2. Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Taxenbetriebes ist nur dann gewährleistet, wenn unabhängig vom Wert der eingesetzten Fahrzeuge das Eigenkapital und die Reserven des Betriebes wenigstens 2.250 Euro je eingesetztem Fahrzeug betragen. Der Wert der Fahrzeuge stellt kein „verfügbares“ finanzielles Mittel dar. Fundstellen: VRS 123, 111 = NVwZ-RR 2012, 647
OVG Sachsen 08.02.2011	4 A 254/10	PBefG § 9 Abs. 1 Nr. 5 Aus § 9 Abs. 1 Nr. 5 PBefG ergibt sich keine Berechtigung der Genehmigungsbehörde, etwaige sich aus dem Kennzeichen ergebende Nutzungsbeschränkungen bei der Erteilung der Genehmigung zu berücksichtigen. Insofern ist es auch nicht unzulässig, dass ein Taxi mit einem sogenannten „H-Kennzeichen“, also einem Oldtimer-Kennzeichen, betrieben wird. Aus dieser Vorschrift lässt sich nur schließen, dass der Antragsteller ein amtliches Kennzeichen benennen muss, damit das Fahrzeug unverwechselbar gekennzeichnet ist, um so den Umfang der Genehmigung bestimmen zu können. Weitergehende Anforderungen lassen sich daraus aber nicht entnehmen. Fundstellen: VerkMitt 2011, 43; BZP-Report 2011 H. 3 T 34
VGH Bayern 24.11.2010	11 CS 10.2862	PBefG §§ 54, 54 a Die Ansicht eines Taxiunternehmers, dass er ausreichend zur Aufklärung eines vorgeworfenen Verstoßes gegen das Bereithaltungsverbot außerhalb der Betriebsitzgemeinde beigetragen hat, spricht nicht gegen die behördliche Anordnung einer Betriebsprüfung. Die Anordnung braucht keinen Anlass, weil die §§ 54, 54a PBefG eine so

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		genannte tatbestandslose Ermächtigung darstellen. Fundstelle: BZP-Report 2011 H. 4 S. T 26
<b>OVG Hamburg</b> 18.11.2010	<b>3 Bs 206/10</b>	PBefG §§ 12 Abs. 2, 15 Der Lauf der Entscheidungsfrist von 3 Monaten nach Eingang des Genehmigungsantrags gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 PBefG setzt nicht voraus, dass der Genehmigungsbehörde das nach § 12 Abs. 3 Satz 1 PBefG verlangte polizeiliche Führungszeugnis vorliegt. Das Führungszeugnis gehört, weil es seitens des Bundesamtes für Justiz nicht dem zur Vorlage bereiten Antragsteller ausgehändigt, sondern der Behörde unmittelbar übersandt wird, nicht zu den Unterlagen im Sinne des § 12 Abs. 2 PBefG, die dem Genehmigungsantrag beizufügen sind. Fundstellen: VRS 120, 213 = GewArch 2011, 120
<b>OVG Sachsen</b> 09.07.2010	<b>4 B 280/07</b>	PBefG § 2 Abs. 3 i.V.m. Abs. 2 Nr. 2 Bei einer Genehmigungsübertragung kann die Genehmigung dem neuen Inhaber nicht eine andere Rechtsposition vermitteln, als dem bisherigen zustand. Daher kann die Genehmigung für den neuen Inhaber nur noch die gleiche Geltungsdauer haben wie für den bisherigen im Zeitpunkt der wirksamen Übertragung. Fundstelle BZP-Report Heft 4, Seite T 26
<b>OVG Hamburg</b> 23.06.2009	<b>3 Bf 62/06.Z</b>	PBefG §§ 51 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, 39 Abs. 2 Die Festsetzung von Beförderungsentgelten für den Taxiverkehr gemäß §§ 51 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, 39 Abs. 2 PBefG unterliegt wegen des Beurteilungs- und Bewertungsspielraums des Ordnungsgebers bei der Handhabung der Maßstäbe des § 39 Abs. 2 PBefG nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Der Ordnungsgeber ist nicht gehalten, die Einkommenssituation der Taxenunternehmer durch die Einholung eines Sachverständigengutachtens zu ermitteln. Fundstellen: VRS 117, 113 = DVBI 2009, 1126 (LS); AR 24/09 v. 15.07.09
<b>OVG Berlin- Brandenburg</b> 26.03.2009	<b>1 B 9.07</b>	FeV §§ 11 Abs. 1 und 9, § 48 Abs. 4 Nr. 3, Anl. 4 Nr. 2.1 Einer hochgradig schwerhörigen Klägerin ist der P-Schein im Einzelfall unter Auflagen zuzusprechen, weil sie mit Hilfe des ihr angepassten volldigitalen Hörgeräts den hierfür bestehenden Anforderungen an die körperliche Eignung genüge. Die Hörgeräteakustik habe mit der Einführung volldigitaler Hörsysteme einen „Quantensprung“ gemacht, der Bedenken gegen die Zuverlässigkeit der Hörhilfen nicht mehr zulässt. Die FeV müsse bezogen auf den Einzelfall großzügiger interpretiert werden, als es die bisherigen Begutachtungs-Leitlinien vorsehen. Revision ist möglich. Fundstellen: LKV 2009, 322 = DAR 2009, 474; BZP-Report 2009 Heft 4 T 26
<b>OVG Hamburg</b> 10.07.2008	<b>3 Bf 195/07.Z</b>	StVZO § 49a Abs. 1 StVZO, BOKraft § 26 Abs. 2, GG Art. 12 Beleuchtete Dachwerbeträger auf Taxen beeinträchtigen den Schutzzweck der straßenverkehrszulassungsrechtlichen Norm über die Anbringung lichttechnischer Einrichtungen, aus Gründen der Verkehrssicherheit bei Dunkelheit ein einheitliches Signalbild zu schaffen und Blend- und Ablenkungswirkungen zu vermeiden. Zur Sicherheit des Verkehrs gehört es, bereits im Vorfeld konkreter Verkehrsfahren unnötige Reize zu vermeiden, um so die Konzentration der Verkehrsteilnehmer für die wesentlichen Verkehrsvorgänge zu sichern. Durch die Beschränkung auf die vorgeschriebenen und die für zulässig erklärten lichttechnischen Einrichtungen an Kraftfahrzeugen ist der Schutzbe-

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		reich der Berufsausübungsfreiheit nicht – auch nicht zu Lasten der Taxiunternehmen – berührt. Fundstellen: VRS 115, 213; AR 42/08 v. 16.10.2008; BZP-Report 2008 Heft 7 T 34
<b>OVG NRW 29.04.2008</b>	<b>13 A 2457/05</b>	PBefG §§ 1 Abs. 2 Nr. 2, 49 Abs. 4 Der Einsatz von Mietwagen, die mittels Krankentrageliegen und -sesseln zum Patiententransport eingesetzt werden (sog. Liegemietwagen), ist gesetzeskonform. Fundstellen: VRS 115, 75 = Verk Mitt 2008, Nr. 67; AR 27/08 v. 10.06.2008
<b>OVG Hamburg 05.07.2007</b>	<b>1 Bs 182/06</b>	PBefG § 47; LuftVG §§ 6 Abs. 1, 21 Abs. 2 Die Behörde ist verpflichtet, die Anbindung und Erreichbarkeit eines internationalen Verkehrsflughafens auch für den individuellen Gelegenheitsverkehr mit Taxen zu gewährleisten und dafür, ggf. auch auf privatem Grund, Taxenstände einzurichten. Für die Taxenstandbenutzung kann der private Flughafenbetreiber ein Entgelt verlangen. Sofern in der Nutzungsvereinbarung eine über die Taxenordnung hinausgehende Belastung der Taxenunternehmer erfolgt (bspw. ausreichende Kenntnisse der deutschen und Grundkenntnisse der englischen Sprache), muss dies durch die spezifischen Bedürfnisse der Flughafenpassagiere gerechtfertigt sein. Fundstellen: NJW 2007, 3367; BZP-Report 2007 H. 6 S. 26
<b>OVG Niedersachsen 29.01.2007</b>	<b>12 ME 416/06</b>	FeV § 13 Nr. 2 Buchst. a) 2. Alt. Die Entziehung der allgemeinen Fahrerlaubnis mit der zwingenden weiteren Folge des Erlöschens der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist rechtmäßig, wenn der Taxifahrer sich weigert, ein gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Aus dieser Weigerung kann auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden. Diese Konsequenz gilt umso mehr, wenn die Aussagen der Ehefrau und des Sohnes belegen, dass der als Taxifahrer beschäftigte Familienvater regelmäßig Alkohol zu sich nimmt und bei ihm eine überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung vorliegt. Fundstelle: BZP-Report 2007 H. 3 S. 26
<b>VG Stuttgart 07.08.2019</b>	<b>8 K 8926/18</b>	PBefG §§ 11, 13, 15 Hat der Mietwagenunternehmer einen Betriebssitz im Inland, der sich nicht im Bezirk der Genehmigungsbehörde befindet, ist die von dieser Behörde erteilte Genehmigung wegen örtlicher Unzuständigkeit rechtswidrig. Die Behörde kann diese Genehmigung ermessensfehlerfrei zurücknehmen, wenn der Unternehmer wahrheitswidrig vorgegeben hat, sein Betriebssitz befinde sich im Bezirk der Genehmigungsbehörde, wenn feststeht, dass die eigentlich zuständige Behörde die Genehmigung wegen fehlender Zuverlässigkeit nicht erteilt hätte.
<b>VG Gelsenkirchen 26.10.2018</b>	<b>7 L 2763/17</b>	PBefG §§ 9, 25 Abs. 1 Wenn ein Taxiunternehmer sein bislang als Taxi benutztes Fahrzeug durch ein anderes Fahrzeug ersetzt, ohne davon die Behörde in Kenntnis zu setzen, ist er als unzuverlässig einzustufen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn er mit einem Anhörungsschreiben aufgefordert worden ist, seiner Verpflichtung zur Auskunftserteilung über diesen Sachverhalt nachzukommen. Denn dieses Anhörungsschreiben ist als eine schriftliche Mahnung im Sinne von § 25 Absatz 1 PBefG anzusehen. Fundstelle: BZP-Report 2019 H. 1 T 2

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Münster 24.08.2018	9 K 3106/16	GewO § 14 Abs. 1 Eine bloße Briefkastenadresse, an welche die für den Taxibetrieb bestimmte Post adressiert werden kann und dort für ihn zur Abholung gelagert oder ihm - gegen Zusatzentgelt - an seine wahre (Privat-)Anschrift nachgeschickt wird, hat mit einem realen Betriebsmittelpunkt nichts zu tun. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 7 T 2
VG Aachen 10.08.2018  Neu	2 L 977/18	FeV § 48 Abs. 10 Eine Fahrerlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen ist grundsätzlich zu entziehen, wenn das persönliche Vertrauensverhältnis zwischen Fahrer und Fahrgast bei der Beförderung nicht besteht. Davon ist regelmäßig auszugehen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber wegen des Besitzes kinder- und jugendpornografischer Schriften rechtskräftig verurteilt wurde. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 7 T 2
VG Köln 15.06.2018  Neu	18 L 557/18	GewO § 12; InsO § 25; PBefG § 25 Auch die Bestellung eines vorläufigen Insolvenzverwalters schützt nicht unbedingt vor dem Widerruf der Taxigenehmigungen. Zwar statuiert § 12 GewO eine Sperrwirkung insoweit, als im Insolvenzverfahren Untersagungen wegen ungeordneter Vermögensverhältnisse nicht wirksam sind. Sofern das Fehlverhalten aber nicht von den derzeitigen finanziellen Problemen getragen ist, sondern lange vor Eintritt der ungeordneten Vermögensverhältnisse bereits bestanden hat, gilt dies nicht. Die persönliche Unzuverlässigkeit ist hier nicht eine Begleiterscheinung der Insolvenz, sondern ganz unabhängig von dieser. Das Interesse an der Absicherung der Sanierungsmöglichkeit eines insolventen Unternehmens hat demgemäß zurückzutreten vor den berechtigten Interessen der Allgemeinheit, vor unzuverlässigen Taxiunternehmen geschützt zu werden. Fundstellen: ZInsO 2018, 1870; BZP-Report 2018 H. 8 T 2
VG Bayreuth 13.06.2018  Neu	B 1 S 18.454	FeV § 48 Abs. 9 Die fehlende Eignung für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ergibt sich aus einer gutachterlichen Diagnose einer verkehrsrelevanten Persönlichkeitsstörung, die sich in vorsätzlicher Körperverletzung, Beleidigung und gefährlicher Körperverletzung gegenüber seiner Lebenspartnerin manifestiert hat. Aber auch andere Taxifahrer hatten sich an die Fahrerlaubnisbehörde gewandt und beschwerten sich über den Betroffenen, dass dieser einen sehr aggressiven Fahrstil an den Tag lege und massiv gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen habe. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 8 T 2
VG Karlsruhe 14.05.2018  Neu	3 K 471/18	PBefG § 15 Zwar setzt § 15 PBefG mit der Regelung der fiktiven Genehmigung nicht ausdrücklich einen Grund für die Fristverlängerung einer Prüfung eines Genehmigungsantrages zur Personenbeförderung voraus. Jedoch würde die vom Gesetzgeber beabsichtigte Verfahrensbeschleunigung durch die Möglichkeit bloß vorsorglicher, grundloser Verlängerungen entwertet. Im Hinblick auf den die Fristverlängerung rechtfertigenden Gründe ist daher einerseits kein zu strenger Prüfungsmaßstab anzulegen. Dennoch dürfe es angemessen sein, sich an die Verlängerungsvoraussetzungen in § 42a Abs. 2 S. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz („Die Frist kann einmal angemessen verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist“) anzulehnen. Ist die

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		Fristverlängerung rechtswidrig, führt dies zu deren Unwirksamkeit, sodass die Genehmigungsaktion mit Ablauf der Regelfrist eintritt. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 8 T 2
<b>VG Augsburg 20.03.2018</b>	<b>Au 3 K 17.137</b>	PBZugV § 1; PBefG § 13 Eine strafrechtlich relevante Tat und die Verurteilung deswegen dürfen dem Betroffenen, der eine Wiedererteilung der Taxikonzession anstrebt, jedenfalls solange als persönliche Unzuverlässigkeit vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden, solange die Eintragung in das Bundeszentralregister nicht getilgt oder tilgungsreif ist. Der Umstand, dass eine Verurteilung nicht mehr in das Führungszeugnis aufzunehmen ist, begründet kein Verwertungsverbot. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 4 T 2
<b>VG Gelsen- kirchen 11.10.2017</b>	<b>7 K 4566/16</b>	PBZugV § 1; PBefG § 25 Eine strafrechtliche Verurteilung eines Taxiunternehmers wegen sexueller Nötigung eines weiblichen Fahrgastes, die er in seiner Funktion als Taxifahrer im eigenen Unternehmen begangen hat, kann zu seiner Unzuverlässigkeit als Taxiunternehmer und zum Widerruf seiner Taxikonzession führen. Diese Tat stellt einen schweren Verstoß i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 PBZugV dar, wobei trotz der Verwendung der Pluralform in dieser Vorschrift („Verurteilungen“) eine einzelne Verurteilung wegen der Schwere des Verstoßes ausreicht. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 1 T 2
<b>VG Köln 18.09.2017</b>	<b>18 K 777/17</b>	PBefG § 2 Abs. 2 Nr. 2, 3, § 13 Abs. 3, 5, 7 Das PBefG bestimmt, dass die Taxigenehmigung Neubewerbern für die Dauer von zwei Jahren zu erteilen ist und dass die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten während dieses Zeitraums nicht übertragen werden dürfen. Diese Regelung ist im Fall einer Genehmigung einer Genehmigungsübertragung, wenngleich diese auch erst kurz über die zwei Jahre läuft, nicht anzuwenden. Da die Übertragungssperre also nur im Fall einer Ersterteilung einer Taxikonzession angewandt werden kann, können die Konzessionen nach Ablauf von zwei Jahren veräußert werden. Die Rechtsfigur des „altverdienten Konzessionärs“ spielt nach neuem Recht keine Rolle mehr. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 8 T 2
<b>VG Karlsruhe 29.08.2017</b>	<b>11 K 2695/15</b>	GemO BW § 102 Abs. 1 Nr. 3 Nach der Gemeindeordnung in Baden-Württemberg darf eine Gemeinde wirtschaftliche Unternehmen nur errichten, übernehmen, wesentlich erweitern oder sich daran beteiligen, wenn bei einem Tätigwerden außerhalb der kommunalen Daseinsvorsorge der verfolgte öffentliche Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Anbieter erfüllt wird oder erfüllt werden kann. Insoweit ist der Betrieb eines Bürger-Rufautos nur dann Gegenstand der kommunalen Daseinsvorsorge, wie Zubringer- und Abholdienste zum bzw. vom öffentlichen Linienverkehr angeboten werden. Wenn sich das Angebot des Bürger-Rufautos auch außerhalb der kommunalen Daseinsvorsorge bewegt, kann der mit dem Bürger-Rufauto verfolgte Zweck ebenso gut und ebenso wirtschaftlich durch private Anbieter erfüllt werden. Fundstelle: BZP-Report H. 1 T 2

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Koblenz 20.01.2017	5 K 618/16.KO	BGB § 138; PBefG § 2 Abs. 2 Nr. 2, 3 Die Übertragung der Genehmigung auf die Ehefrau kann nicht verlangt werden, weil ein derartiges Rechtsgeschäft dann nichtig ist, wenn es auf die Schädigung der Allgemeinheit abziele. Der Grund für die Übertragung besteht nämlich in erster Linie darin, dem Unternehmer niedrigere Krankenversicherungsbeiträge bei gleichzeitig höherer Erwerbsunfähigkeitsrente zu verschaffen. Durch ein solches Strohmangengeschäft würden die öffentlichen Kassen geschädigt. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 1 T 2
VG Saarland 23.12.2016	5 L 2591/16	FeV §§ 11, 48 Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Körperverletzung in Tateinheit mit Nötigung begründet die Besorgnis aggressiven Verhaltens und damit Zweifel, dass der Betroffene den erhöhten, an einen Taxifahrer gerichteten Anforderungen zu einem situationsangemessenen Verhalten nicht gerecht werden könne. Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist in Folge dieser strafrechtlichen Verurteilung jedenfalls bei Nichtvorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu entziehen.
VG Stuttgart 14.10.2016	8 K 246/16	PBefG § 2 Abs. 2 Nr. 2, 3 Die Übertragung einer von mehreren Taxigenehmigungen eines Unternehmens ist auch dann nicht genehmigungsfähig, wenn die Übertragung unentgeltlich an eine BGB-Gesellschaft in der Weise erfolgen soll, dass der Altkonzessionär die aus den Genehmigungen erwachsenden Rechte und Pflichten als Einlage in die GbR einbringt. Denn auch bei einer unentgeltlichen Übertragung von Taxikonzessionen wird von dem staatlich dafür vorgesehenen Verteilungsverfahren abgewichen und Neubewerber können benachteiligt werden. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 2 T 2
VG Bayreuth 14.10.2016	B 1 K 15.1016	BOKraft §§ 27,43 Rechtlich nicht zu beanstanden ist es, wenn die Behörde bei der Versagung des Ausnahmeantrags auf Anbringung einer Bewerbung auf der Heckscheibe auf die Beeinträchtigung der Erkennbarkeit der Ordnungsnummer abstellt. Denn Zweck des Schildes mit der Ordnungsnummer ist es, dem Fahrgast auf schnelle und einfache Weise die Feststellung des Fahrzeuginhabers oder -führers in den Fällen zu ermöglichen, in denen diese die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes gefährdet haben. Diese Zielsetzung erfordert, dass auf der Heckscheibe keine Werbung angebracht ist, weil so eine schnelle und einfache Erkennbarkeit der Ordnungsnummer sichergestellt wird.
VG Stuttgart 08.09.2016	10 K 3061/14	FeV § 48 Von einem erhöhten Aggressionspotential einer Person zeugen 48 einschlägige Fälle polizeilichen In-Erscheinung-Tretens und dortiger Bekanntheit als gewalttätig. Aggressives Verhalten steht aber einer Annahme der besonderen Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Fahrgastbeförderung entgegen. Damit besteht kein Anspruch auf Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Düsseldorf 25.08.2016	6 K 3287/16	StVZO § 31a Die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage für Taxiunternehmer ist nicht mit Blick auf die abgabenrechtliche Pflicht zur Führung von Schichtzetteln unverhältnismäßig. Die Pflicht zur Führung von Schichtzetteln kann nicht sicherstellen, dass die Identifizierung des für die Ordnungswidrigkeit verantwortlichen Fahrzeugführers in gleicher Weise wie beim Fahrtenbuch jederzeit für die Ordnungswidrigkeitenbehörde möglich ist, weil die Buchführungsvorschriften den Steuerpflichtigen allein im Besteuerungsverfahren treffen.
VG Mainz 05.05.2016	3 L 1528/15.MZ	FeV § 48 Ein Taxifahrer, der im Zusammenhang mit der Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes wiederholt strafrechtlich in Erscheinung tritt, so neben anderem der vorsätzlichen Körperverletzung eines Fahrgastes, bietet nicht die Gewähr der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen. Ihm ist deshalb zwingend die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu entziehen.
VG Bremen 25.04.2016	5 V 832/16	PBefG § 13 Die fehlende bzw. mangelhafte Dokumentation von Fahrten zur Personenbeförderung anhand von Schichtzetteln durch Angestellte eines Taxiunternehmens vermag die Unzuverlässigkeit des Taxiunternehmens begründen und damit die Wiedererteilung in Frage zu stellen. Dies gilt umso mehr, als die Behörde bei der vorherigen Wiedererteilung (nur für ein Jahr) bereits die Auflage ausgesprochen hatte, ordnungsgemäße Schichtzettel zu führen. Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 4 T 26
VG Düsseldorf 06.04.2016	6 K 3593/15	GewO § 12 Hinsichtlich des Widerrufsgrunds der mangelnden wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sperrt § 12 GewO während des laufenden Insolvenzverfahrens die Anwendbarkeit des § 25 PBefG (Genehmigungswiderruf). Taxenkonzessionen fallen in die Insolvenzmasse, weil es sich nicht um höchstpersönliche Rechte oder Befugnisse, in die nicht vollstreckt werden könnte, handelt. Es ist gerichtsbekannt, dass eine Taxikonzession auf dem Verkehrsgewerbemarkt einen erheblichen wirtschaftlichen Wert darstellt. Fundstelle: NZI 2016, 592
VG Leipzig 04.04.2016	1 K 169/13	PBefG §§ 17, 25 Die Nichtwiederaufnahme des Verkehrs nach Ablauf einer befristeten Betriebspflichtbefreiung stellt keinen gesetzlichen Erlöschensgrund für die Genehmigung dar, sondern ist allenfalls als Verletzung der Betriebspflicht zu qualifizieren, die ggf. zum Widerruf der Genehmigung berechtigt.
VG Düsseldorf 13.01.2016	6 L 3815/15	PBefG § 26 Nr. 2 Auch wenn es anders als beim Mietwagen im Taxiverkehr zulässig ist, Aufträge, die außerhalb des Betriebssitzes eingegangen sind, durchzuführen, schließt dies nicht aus, zur Bestimmung des Betriebssitzes auch auf den Ort der Entgegennahme von telefonischen Aufträgen abzustellen. Maßgeblich ist jedenfalls der Ort, von wo aus der Verkehr tatsächlich betrieben, insbesondere kaufmännisch und technisch vorwiegend abgewickelt wird. Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 3 T 2

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Sigmaringen 11.11.2015	1 K 3511/14	PBefG § 13 Abs. 3 Eine Rechtsverletzung zu Lasten eines Mitbewerbers um eine Taxigenehmigung kann entstehen, wenn er auf einer Warteliste steht und die Vergabe einer Taxigenehmigung zu Unrecht, weil nämlich immer nur eine Verpachtung vorlag, unter Berücksichtigung des Altunternehmerprivilegs nach § 13 Abs. 3 PBefG und damit unter Umgehung der Warteliste erfolgt. Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 3 T 2
VG Düsseldorf 06.11.2015	6 K 1610/15	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Die Feststellung der personenbeförderungsrechtlichen Unzuverlässigkeit setzt nicht das Vorliegen mehrerer Verurteilungen voraus. Vielmehr genügt bereits die erste Verurteilung wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften. Für einen schweren Verstoß gegen strafrechtliche Vorschriften spricht ein verhängtes Strafmaß von 150 Tagessätzen.
VG Münster 04.11.2015	10 K 2379/14	BOKraft § 25 Die Wirksamkeit von § 25 BOKraft, der besagt, dass "Taxen und Mietwagen mindestens auf der rechten Längsseite zwei Türen haben" müssen, steht nicht in Zweifel. Eine Ausnahmeerteilung für einen Smart fortwo scheidet mangels Atypik des Falles aus.
VG Neustadt (Weinstraße) 24.06.2015	3 K 662/14.NW	PBefG § 13 Abs. 4 Die Linie, auf der die Grenze zwischen Gewährleistung und Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen wegen Existenzbedrohung des örtlichen Taxengewerbes verläuft, lässt sich weniger durch Wirtschaftlichkeitsberechnungen, sondern vor allem durch praktische Erfahrungen ermitteln, weil es auf die Gesamtschau der wirtschaftlichen Verhältnisse im örtlichen Taxengewerbe ankommt. Die Genehmigungsbehörde muss in einem angemessenen Zeitabstand prüfen, ob infolge von Veränderungen der Umstände, die für die Frage der Existenzbedrohung des gesamten örtlichen Taxengewerbes bedeutsam sind, weitere Genehmigungen in welcher Zahl erteilt werden können. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 6 T 26
VG Düsseldorf 03.06.2015	6 L 1169/15	PBefG §§ 13, 16, 49 Abs. 4 und 5 Der „Verlängerungs-“ beziehungsweise „Wiedererteilungsantrag“ muss während der Geltungsdauer der Altgenehmigung zumindest gestellt sein, wenn die Privilegierungen für Altunternehmen gelten sollen. Beantragt der Taxikonzessionsinhaber eine „Verlängerung“, „Erneuerung“ oder „Wiedererteilung“ seiner Genehmigung erst, nachdem die Altgenehmigung erloschen ist, gelten grundsätzlich die gleichen Vorschriften wie für einen erstmals gestellten Antrag. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 6 T 26
VG Köln 20.05.2015	18 L 939/15	PBefG § 13 Abs. 5 Satz 2 Einem Taxiunternehmer, der die Antragsfrist für die Wiedererteilung seiner Konzession um wenige Tage versäumt hat, kann die Taxikonzession nicht vorläufig verlängert werden. Denn die frühere befristete Taxikonzession ist durch den Fristablauf erloschen. Die Frist ist auch schuldhaft versäumt worden, weil der Unternehmer bereits drei Monate vor Ablauf der Frist von der Genehmigungsbehörde ausdrücklich darauf hingewiesen worden ist, dass diese Frist unbedingt einzuhalten sei. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 4 T 26

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Berlin 26.09.2014	11 L 353.14	PBefG § 47 Die Untersagungsverfügung des Berliner Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten gegen Uber dient dem Schutz der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs, an dem ein wichtiges Interesse der Allgemeinheit besteht. Das Geschäftsmodell stellt sowohl in der Variante UberPop als auch in der Variante UberBlack eine massive Bedrohung für das Taxigewerbe dar, da die Freigabe von Mietwagen oder Taxen ohne Tarifbindung und ohne Kontrahierungszwang die Wettbewerbsfähigkeit des Taxiverkehrs untergraben könnte. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 7 T 34
VG Neustadt (Weinstraße) 22.09.2014	3 K 364/14.NW	PBefG § 54a Zur Betriebsprüfung bedarf es weder des Verdachts auf einen Gesetzesverstoß noch eines besonderen Anlasses. Die Vorschrift stellt für die Überprüfung von Taxunternehmen eine hinreichend bestimmte Rechtsgrundlage für alle zur Durchführung dieser Aufgabe erforderlichen Maßnahmen dar. Die Einsichtnahme der Genehmigungsbehörde in die Bücher und Geschäftspapiere in den Betriebsräumen des Unternehmers dient der Überprüfung, ob der Unternehmer seinen gesetzlich auferlegten Pflichten nachkommt und ist rechtmäßig. Fundstellen: GewArch 2015, 125; BZP-Report 2014 H. 8 T 26
VG Gelsen- kirchen 04.11.2013	7 L 1360/13	PBefG §§ 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 25; PBZugV § 1 Abs. 2 Eine Genehmigung ist wegen unternehmerischer Unzuverlässigkeit zu entziehen, wenn der betreffende Unternehmer selbst in mindestens 150 Fällen Fahrgastbeförderungen durchgeführt hat, obwohl die hierzu erforderliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung seit mehr als einem Jahr abgelaufen war. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 1 T 18
VG Leipzig 03.07.2013	1 K 585/12	BOKraft § 26 Abs. 1, 4 Die Eigenwerbung an Taxen ist nicht über die nach für Fremdwerbung geltenden Grenzen hinaus zulässig. Dies ist sachgerecht, da damit sicherstellt wird, dass wesentliche Teile des Fahrzeugs den vorgeschriebenen hellelfenbeinfarbenen Anstrich behalten und damit die Erkennbarkeit als Taxi gewährleistet ist. Die Eigenwerbung darf daher die einfache Erkennbarkeit von Taxen durch eine einheitliche Farbvorgabe nicht überlagern. Daher müssen auch die Seitentüren in der Farbe Hellelfenbein gehalten sein. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 2 T 18
VG Köln 03.06.2013	18 K 6314/11	PBefG § 13 Abs. 4 Übertragungen von Taxibetrieben, die in der Weise erfolgen, dass hohe fünfstellige Beträge für die Übernahme der Konzession gezahlt werden, stellen sich regelmäßig nicht als Betriebsaufgaben i. S. d. § 13 Abs. 4 Nr. 4 PBefG dar. Diesen Betriebsübertragungen kommt damit regelmäßig kein Aussagewert für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taximarkts zu. Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 5 T 26
VG Berlin 08.01.2013	VG 11 L 529.12	PBefG § 1 Abs. 1, Abs. 2, § 2 Abs. 1; FreistellungsVO § 1 Nr. 3 Dienstleistungen, wonach Kunden, die ihre Kraftfahrzeuge im Parkhaus abstellen, mit einem Fahrzeug zum Flughafen transportiert und nach ihrer Landung dorthin zurückbefördert werden, bedürfen einer PBefG-Genehmigung und die Fahrer einer Fahrerlaubnis

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		zur Fahrgastbeförderung. Bei dem Transfer handelt es sich nicht bloß um einen „kostenlosen Service“, sondern um eine entgeltliche Beförderung. Die Kunden des Antragstellers bezahlten nämlich einen Pauschalpreis, der nicht nur für das Parken, sondern auch für die Beförderung erbracht werde. Daher bedürfen auch die Fahrer eines P-Scheines. Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 2 T 18
<b>VG Stuttgart</b> <b>29.02.2012</b>	<b>8 K 2393/11</b>	PBefG §§ 3 Abs. 2, 2 Abs. 6, 43 Derjenige, der Flughafentransferfahrten anbietet, tritt im Außenverhältnis gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auf und bedarf auch dann einer Genehmigung nach dem PBefG, wenn er ein anderes Mietwagenunternehmen als Erfüllungsgehilfen einsetzt. Eine Zuordnung von Flughafentransferfahrten als Sonderlinienverkehr gemäß § 2 Abs. 6 in Verbindung mit § 43 PBefG entspricht dem Gesetz. Fundstelle: BZP-Report 2012 H. 3 T 34
<b>VG Saarlouis</b> <b>13.02.2012</b>	<b>10 L 72/12</b>	PBefG §§ 13, 25; PBZugV § 1 Wenn mehrere mit Bußgeld belegte Vorfälle verdeutlichen, dass der gegen einen Widerruf vorgehende Antragsteller mit den ihm erteilten Konzessionen für ein Taxi und einen Mietwagen nach Belieben fährt und darüber hinaus auch noch Fahrzeuge außerhalb der bestehenden Konzessionen in die Betriebsausübung einbezieht, so belegt dies seine Unzuverlässigkeit. Damit ist der Widerruf der Genehmigungen rechtmäßig erfolgt. Fundstelle: BZP-Report 2012 H. 3 T 34
<b>VG Freiburg</b> <b>31.01.2012</b>	<b>2 K 78/12</b>	PBZugV § 2 Abs. 2 Satz 1a; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 3, 4 Ein Verstoß des Mietwagenunternehmers gegen die Auftragsaufzeichnungs- sowie Rückkehrpflicht stellt für sich genommen noch keinen „schweren Verstoß“ dar. Allein damit fehlt es noch an der notwendigen negativen Aussagekraft hinsichtlich einer zukünftigen Schädigung oder Gefährdung der Allgemeinheit. Allerdings kann für die Wirksamkeitsdauer dieser Anordnung gerichtlich aufgegeben werden, die Beförderungsaufträge durch die Disponenten lückenlos und fortlaufend zu erfassen und diese Dokumentation dem zuständigen Straßenverkehrsamt regelmäßig unaufgefordert zur Prüfung vorzulegen sowie für jedes Fahrzeug ein Fahrtennachweisheft zu führen. Fundstelle: BZP-Report 2012 H. 2 T 26
<b>VG Hamburg</b> <b>09.11.2011</b>	<b>5 K 775/11</b>	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2; PBZugV § 2 Abs. 2 Wer bei seinem Erstantrag auf die Erteilung einer Taxigenehmigung eine gefälschte Bescheinigung über das Bestehen der Fachkundeprüfung beigefügt hat, obwohl er wusste, dass nicht er, sondern eine andere Person stellvertretend die Fachkundeprüfung absolviert hatte, und zudem in der Folgezeit knapp neun Monate lang das Taxigewerbe ausübte, ohne je selbst seine Eignung in einer solchen Fachprüfung nachgewiesen zu haben, der begeht einen schweren Verstoß gegen personenbeförderungsrechtliche Vorschriften.
<b>VG Aachen</b> <b>20.09.2011</b>	<b>2 K 1058/09</b>	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2; PBZugV § 1 Abs. 2 lit. a Bei der jahrelangen Überlassung von Genehmigungen zur Nutzung der Taxen an einen anderen ohne entsprechende behördliche Genehmigung der Übertragung handelt es um einen schwerwiegenden Verstoß gegen § 1 Abs. 2 lit. a) PBZugV. Aufgrund der damit zu prognostizierenden Unzuverlässigkeit hat der Antragsteller keinen Anspruch auf Wiedererteilung dieser Genehmigungen. Fundstelle: BZP-Report 2011 H. 7 T 34

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
VG Gelsen- kirchen 06.10.2010	7 L 1096/10	PBefG §§ 25 Abs. 1 Satz 1, 13 Abs. 1 Der Widerruf der Mietwagengenehmigung wegen fehlender fachlicher Eignung ist rechtmäßig, wenn der eingesetzte Geschäftsführer offensichtlich nur vorgeschoben war oder diese Funktion mangels Bezahlung aus gesellschaftsinternen Gründen aufgeben hat. Ist demnach die Leistungsfähigkeit des Betriebs nicht gewährleistet, kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass der Unternehmer noch wirtschaftlich in der Lage ist, die aus dem Betrieb erwachsenden Verbindlichkeiten zu erfüllen und die betrieblichen Kraftfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten. Fundstelle: BZP-Report 2011 H. 4 S. T 26
VG Augsburg 09.03.2010	Au 3 K 08.1343	PBefG §§ 2 Abs. 1 Nr. 3, 42 PBefG, 13 Abs. 2, Abs. 3 Ein AST-System, bei dem das Aussteigen nicht haltestellengebunden ist, ist kein Linienverkehr und auch kein sonstiger liniengebundener Verkehr. Damit handelt es sich beim Anrufsammeltaxi um eine eigenständige Verkehrsform, die sich gegenüber einem regulären Linienverkehr nicht auf die Bestandschutzwirkung des Parallelbedienungsverbots berufen kann. Fundstelle: BZP-Report 2011 H. 4 S. T 26
VG Hamburg 07.01.2010	5 E 3286/09	PBZugV § 1 Abs. 1; PBefG § 13 Abs. 1 S. 1 Eine unerklärlich hohe Anzahl angeblich privat gefahrener Kilometer kann bei schwacher Ertragslage des Taxibetriebes den Verdacht nahe legen, dass die Allgemeinheit durch eine erhebliche Zahl „schwarz“ gefahrener Kilometer durch Hinterziehung von Einkommens- und Umsatzsteuer geschädigt wird, und damit einen Anhaltspunkt für die Unzuverlässigkeit des Taxiunternehmers begründen. Fundstelle: BZP-Report 2010 H. 4 T 34
VG Aachen 08.04.2009	2 L 130/09	PBefG §§ 25 Abs. 1, 13 Abs. 1 Gegen die Annahme eines Strohmännchenverhältnisses im Mietwagengewerbe spricht es, wenn der vermeintliche Strohmännchen detaillierte Auskunft zu den Einzelheiten des Betriebsablaufes beziehungsweise dem täglichen Geschäftsablauf, zu den wirtschaftlichen Grundlagen des Unternehmens sowie zu den laufenden Vertragsverhältnissen geben kann und zudem das Geschäftskonto auf den eigenen Namen geführt wird, ohne dass der Ehemann als vermeintlicher Hintermann hierfür eine Kontovollmacht besitzt. Die Tatsache, dass der Gewerbetreibende mit einem unzuverlässigen Dritten verheiratet ist, rechtfertigt nicht die Annahme der eigenen Unzuverlässigkeit. Fundstelle: BZP-Report 2009 H. 4 T 26
VG München 26.03.2009	M 23 K 07.405	PBefG § 13 Abs. 4, GG Art. 12 Abs. 1, Art. 14 Abs. 1 Ein zugelassener Taxiunternehmer kann nicht geltend machen, durch die einem anderen Taxiunternehmer erteilte Genehmigung in seinen Rechten verletzt zu sein. Denn § 13 Abs. 4 Satz 1 PBefG bezweckt nicht den Schutz der am Ort das Taxengewerbe betreibenden Unternehmen vor Konkurrenz, sondern schützt die Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxengewerbes im öffentlichen Verkehrsinteresse. Fundstelle: BZP-Report 2009 H. 5 T 26
VG Hamburg 19.03.2009	15 E 555/09	PBefG § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1; PBZugV § 2 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 1. Das für die finanzielle Leistungsfähigkeit des Taxibetriebes erforderliche Eigenkapital darf nicht um die aus der Finanzierung des Taxis resultierenden Darlehensschulden

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		<p>geschmälert werden, wenn der aktuelle Fahrzeugwert diese Darlehensverbindlichkeit sichert.</p> <p>2. Die Genehmigungsbehörde ist bei der Beurteilung der Frage, ob der Unternehmer seinen steuerrechtlichen Verpflichtungen nachgekommen ist, wegen der behördlichen Kompetenzverteilung grundsätzlich auf eine Evidenzprüfung beschränkt.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2009 H. 5 T 26</p>
<b>VG Augsburg 15.09.2008</b>	<b>Au 3 K 07.1361</b>	<p>BOKraft § 26</p> <p>Komplett blaufarbige Seitentüren sind nicht Gestaltungsmittel für die auf den Türen betriebene Eigenwerbung. Sofern die Türen eine sich deutlich vom Rest des Fahrzeugs abhebende Farbgebung haben, wird nämlich gegen die Taxifarb-Vorschrift, somit gegen das mit § 26 Abs. 1 Nr. 1 BOKraft verfolgte Ziel der Erkennbarkeit des Taxis, verstoßen. Eine entsprechende behördliche Untersagungsverfügung ist rechtmäßig. Daran ändert auch die unternehmensbezogene Eigenwerbung nichts. Eigenwerbung darf nämlich die einfache Erkennbarkeit von Taxen durch eine einheitliche Farbvorgabe nicht überlagern.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2009 Heft 2 T 26</p>
<b>VG Schleswig-Holstein 19.02.2008</b>	<b>3 A 74/07</b>	<p>PBefG § 51 Abs. 2</p> <p>Ein Taxiunternehmen, welches nicht Mitglied im Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Schleswig-Holstein e.V. ist, kann sich nicht gegen die Genehmigung einer Sondervereinbarung zwischen dem Verband und den Krankenkassen in Schleswig-Holstein wehren, mit der für Krankenfahrten besondere und im Verhältnis zum Taxitarif günstigere Entgelte vereinbart wurden. Das einzelne Taxiunternehmen kann sich nicht auf einen Verstoß gegen das Personenbeförderungsgesetz berufen. Das Gesetz hat nicht den Schutz des einzelnen im Auge, sondern will nur im öffentlichen Interesse den Personenverkehr und das Taxigewerbe im Bestand erhalten.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2008 H. 2 S. 34</p>
<b>VG Aachen 21.01.2008</b>	<b>2 L 491/07</b>	<p>PBefG §§ 2 Abs. 1 S. 1 Nr. 4, 46, 49 Abs. 4</p> <p>1. Eine gegenüber einem bisherigen Mietwagenbetrieb ausgesprochene Untersagungsverfügung wegen ungenehmigter Personenbeförderung ist auch unter dem Aspekt, dass eine solche Maßnahme erheblich in die Gewerbefreiheit und in die Berufsfreiheit eingreift, nicht zu beanstanden. Ohne Belang ist es dabei, ob die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen tatsächlich vorgelegen haben.</p> <p>2. Zweifel an einer tatsächlichen Geschäftsführung sind nahe liegend, wenn die bestellte Person als freier Unternehmer beauftragt wurde, nach den vorgelegten Rechnungen selbst Inhaber eines Personenbeförderungsbetriebes ist, ausweislich des Anstellungsvertrages lediglich ein Gehalt von 325 Euro wöchentlich bei einer Arbeitszeit von 12 Stunden vorgesehen ist und diese bisher nicht gegenüber der Behörde für das Unternehmen aufgetreten ist.</p> <p>Fundstellen: VD 2008, 115; BZP-Report 2008 H. 2 S. 34</p>
<b>VG Schleswig 20.10.2006</b>	<b>3 B 120/06</b>	<p>PBefG § 51 Abs. 2</p> <p>Eine Sondervereinbarung für den Pflichtfahrbereich nach § 51 Abs. 2 PBefG ist nur dann zulässig, wenn keine Störung der Ordnung des Verkehrsmarktes entsteht. Die Vorschrift entfaltet insoweit drittsschützende Wirkung, als die Auskömmlichkeit der Taxitarife im Pflichtfahrbereich gewahrt bleiben muss.</p>

## V. Entscheidungen der Oberlandesgerichte/Landgerichte/Amtsgerichte

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
OLG Frankfurt 05.06.2018	6 W 43/18	ZPO § 890 Unter den Tenor eines Unterlassungstitels fallen nicht nur identische Handlungen, sondern auch solche, die von dem wettbewerbswidrigen Kern der verbotenen Handlung nur geringfügig abweichen. Wenn es verboten wurde, die Bezeichnung „ringtaxi“ als Such- oder Schlüsselwort zur Anzeige einer Werbung in der Trefferliste bei Google zu verwenden, so bedeutet die Bezeichnung „ring taxi“ in nicht zusammengeschiedener Form einen kerngleichen Verstoß. Fundstellen: WRP 2018, 1108 = GRUR-RR 2018, 390; BZP-Report 2018 H. 5 T 2
OLG Düsseldorf 17.05.2018	I-15 U 19/18	UWG §§ 3a, 8 Bei Krankentransportwagen ist vorgeschrieben, dass nach jeder Beförderung einer Person, die mit multiresistenten Keimen („MRSA“) besiedelt oder infiziert ist, das Fahrzeug durch geschultes Fachpersonal zu desinfizieren ist. Diese Auflagen gelten für die einfache Patientenbeförderung mit Liegendmietwagen nicht. Das PBefG gibt keine durchsetzbare rechtliche Handhabe dafür. Daher kommt es auch nicht darauf an, ob der Taxiunternehmer freiwillig die adäquaten Hygienemaßnahmen ergreift, wie sie bei Krankentransporten nach dem Rettungsdienstgesetz vorgenommen werden. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 6 T 2
OLG Köln 13.04.2018  Neu	6 U 145/17	UWG § 3a Der Begriff "clever" steht wettbewerbsrechtlich nicht für herabsetzend oder anschwärend. An einer Anschwärzung fehlt es bereits, weil "clever" ein Werturteil, nicht aber eine unwahre Tatsachenbehauptung darstellt. Dementsprechend darf ein Mietwagenunternehmer auch mit dem Spruch „die clevere Alternative zum Taxi“ werben. Diese Art von Sympathiewerbung um Kunden ist nicht unzulässig. Fundstellen: GRUR-RR 2019, 30; BZP-Report 2018 H. 8 T 2
OLG Frankfurt 01.02.2018	6 U 37/17	PBefG §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 5 Taxi-Ersatzfahrzeuge dürfen für die Dauer von 72 Stunden ausnahmsweise genehmigungsfrei eingesetzt werden. Ist die Behebung der Betriebsstörung aber beispielsweise durch Fertigstellung der Reparatur des zugelassenen Taxis innerhalb der 72 Stunden eingetreten, ist das Ersatzfahrzeug sofort aus dem Betrieb zu nehmen. Denn nur dann, wenn ein zugelassenes Fahrzeug nicht eingesetzt werden kann, besteht die Möglichkeit des Einsatzes eines Ersatzfahrzeuges. Der gleichzeitige Einsatz eines genehmigten Taxis und eines Ersatzfahrzeugs für dieses Taxi bedeutet einen Verstoß gegen das Personenbeförderungsrecht und ist zugleich wettbewerbsrechtlich unlauter. Fundstellen: WRP 2018, 595; Report 2018 H. 3 T 2
OLG Hamm 23.01.2018	I-7 U 46/17	BGB §§ 249, 254 Abs. 2 Bei einer geringen Fahrleistung kann die Anmietung eines Ersatzwagens nicht erforderlich sein. Die Kosten für das Ersatzfahrzeug müssen unter Beachtung der Schadenminderungspflicht und Wirtschaftlichkeit übernommen werden. Bei 239 Kilometern in 11 Tagen hätte der Geschädigte mit einem Taxi fahren können. Denn wer durchschnittlich weniger als 20 Kilometer pro Tag mit dem Auto fährt, muss auch als Geschädigter ein Fahrzeug

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		nicht ständig zur Verfügung haben. Fundstellen: NZV 2018, 381; BZP-Report 2018 H. 3 T 2
<b>OLG Celle</b> <b>31.05.2017</b>	<b>2 Ss (OWi) 60/17</b>	<p>PBefG §§ 21, 22</p> <p>1. Die Beförderungspflicht für Taxenunternehmer gilt nur für bereitgehaltene Fahrzeuge, wobei ein Bereithalten nicht nur das Warten eines Taxis am Taxenstand darstellt, sondern auch ggf. durch die telefonische Entgegennahme von Beförderungswünschen am Betriebssitz des Unternehmers begründet werden kann. Die Entgegennahme von Vorbestellungen ist ein solcher die Betriebspflicht begründender Fall.</p> <p>2. Es obliegt den Landesregierungen bzw. den durch sie ermächtigten Behörden, die Betriebspflicht der Taxenunternehmer zu konkretisieren und so dafür Sorge zu tragen, dass die Taxenunternehmer ihrer Aufgabenstellung als notwendige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs gerecht werden.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 4 T 2</p>
<b>OLG Frankfurt</b> <b>04.05.2017</b>	<b>6 W 12/15</b>	<p>PBefG § 47 Abs. 2</p> <p>Wer als Taxiunternehmer Fahrzeuge zur Personenbeförderung in einer Gemeinde bereit hält, ohne in dieser Gemeinde über einen Betriebssitz zu verfügen, handelt wettbewerbswidrig. Dies gilt auch dann, wenn der Fahrer des Fahrzeugs anlässlich des Tankvorgangs der Bitte einer dort befindlichen Person um eine Personenbeförderung nachkommt.</p> <p>Fundstellen: WRP 2017, 1241; BZP-Report 2017 H. 7 T 2</p>
<b>OLG Frankfurt</b> <b>02.02.2017</b>	<b>6 U 29/16</b>	<p>UWG §§ 3, 3a; PBefG §§ 39 Abs. 3, 51 Abs. 5</p> <p>Mytaxi als ein Vermittler von Taxiaufträgen, der einen Teil des zu zahlenden Festpreises für den Fall übernimmt, dass der Fahrgast bestimmte, mit dem Vermittler vertraglich verbundene Taxiunternehmen beauftragt, ist unter dem Gesichtspunkt der Anstiftung und Teilnahme für den bei diesem Geschäftsmodell stattfindenden Wettbewerbsverstoß der beteiligten Taxiunternehmen verantwortlich; ein Tarifverstoß liegt auch dann vor, wenn den Taxiunternehmen der Festpreis in voller Höhe zufließt.</p> <p>Fundstellen: GRUR-RR 2017, 193; AR. 06/17 v. 28.02.2017; BZP-Report 2017 H. 2 T 2</p>
<b>OLG Frankfurt</b> <b>09.06.2016</b>	<b>6 U 73/15</b>	<p>UWG § 3a UWG; PBefG §§ 2, § 46</p> <p>Die genehmigungslose Durchführung entgeltlicher Personenbeförderungsaufträge durch den Einsatz von Privatpersonen, die eine Fahrt mit dem eigenen Personenkraftwagen anbieten (Modell Uber Pop), verstößt gegen das Personenbeförderungsgesetz und stellt zugleich eine unlautere geschäftliche Handlung dar. Für diesen Wettbewerbsverstoß ist auch Uber als der Betreiber des App-basierten Dienstes zur Vermittlung entsprechender Fahraufträge verantwortlich. Das hiergegen gerichtete Verbot ist sowohl mit dem Verfassungsrecht als auch mit dem Unionsrecht vereinbar.</p> <p>Fundstellen: GRUR-RR 2017, 17; BZP-Report 2016 H. 6 T 26</p>
<b>OLG Frankfurt</b> <b>04.02.2016</b>	<b>6 U 150/15</b>	<p>UWG §§ 8 Abs. 3, 12 Abs. 1</p> <p>Beauftragt ein Taxi-Fachverband einen Anwalt mit einer Abmahnung wegen verbotenen Bereithalten, sind die dadurch entstandenen Anwaltskosten nur dann nicht erstattungsfähig, wenn sich der Fachverband die Verfolgung von Wettbewerbsverstößen zur wesentlichen Aufgabe gemacht hat. Eine angenommene Abmahntätigkeit von einer Abmahnung pro Woche liegt deutlich unter der Grenze, ab der der abmahnende Verband aus Wirtschaftlichkeitsgründen juristisch geschultes Personal einstellen müsste.</p> <p>Fundstellen: WRP 2016, 746 = GRUR 2016, 625; BZP-Report 2016 H. 5 T 2</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<b>OLG Hamm</b> <b>19.01.2016</b>	<b>3RBs 19/16</b>	<p>PBefG §§ 47, § 61 Abs. 1 Nr. 4</p> <p>Ein verbindlich bestellter Taxifahrer darf außerhalb des Standplatzes auch längere Zeit auf den Fahrgast warten. Dann kann er nicht wegen vorsätzlichen Bereithaltens eines Taxis außerhalb von behördlich zugelassenen und gekennzeichneten Taxisständen belangt werden. Im vorliegenden Fall war der Taxifahrer an eine Diskothek bestellt worden. Als er dort eintraf, war der Kunde noch nicht vor Ort. Erst nach circa 40 Minuten Wartezeit stieg der Gast zu dem Fahrer in das Taxi, um die bestellte Fahrt anzutreten.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 8 T 2</p>
<b>Kammergericht Berlin</b> <b>11.12.2015</b>	<b>5 U 31/15</b>	<p>PBefG § 49 Abs. 4; UWG §§ 3, 4 Nr. 11</p> <p>Die Zuleitung eines Auftrages über eine App in einen Mietwagen genügt dann nicht den gesetzlichen Vorgaben, wenn die App in gleicher Weise wie bei einer automatisierten Anruf-Weiterschaltung eine unmittelbare Kontaktaufnahme zwischen Fahrgästen und Fahrer ohne Einschaltung einer weiteren Person am Betriebssitz des Unternehmers ermöglicht. Das Benachrichtigungsmodell, bei dem der Fahrer ein automatisiertes E-Mail auf sein Smartphone gesendet bekommt, verstößt gegen die PBefG-Verpflichtung, dass ein Auftrag nur dann empfangen werden darf, wenn sich der Mietwagen am Betriebs-sitz oder in der Wohnung des Mietwagenunternehmers aufhält oder sich auf der Hin- und Rückfahrt vom Betriebssitz oder der Wohnung zum Zielort befindet. Die Tatsache, dass der Unternehmer neben dem Fahrer ebenfalls ein E-Mail-Benachrichtigung erhält, genügt den gesetzlichen Vorgaben nicht, da der Unternehmer derjenige sein muss, der nach Auftragseingang den konkreten Auftrag an den Fahrer weiterleitet.</p> <p>Fundstellen: GRUR-RR 2016, 84; AR.Nr. 44/15 vom 18.12.2015; BZP-Report 2016 H.1 T 3</p>
<b>Kammergericht Berlin</b> <b>07.12.2015</b>	<b>3 WS(B) 606/1515</b> <b>3 WS(B) 606/15 -</b> <b>162 Ss 122/15</b>	<p>StVG §§ 24, 25</p> <p>War dem Taxifahrer die Bedeutung des Führerscheins für seine Berufstätigkeit bekannt und hat er ihn dennoch leichtfertig infolge mangelnder Verkehrsdisziplin riskiert, so kann er sich nicht erfolgreich auf das Angewiesensein berufen. Ein Ausnahmefall liegt nur dann vor, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbots der Arbeitsplatzverlust droht und diese Konsequenz nicht durch zumutbare Vorkehrungen abgewendet oder vermieden werden kann. Zumutbare Vorkehrungen kann sein eine Kombination von dem Betroffenen lediglich zustehendem zweiwöchigem Urlaub und Beschaffung eines Ersatzfahrers auf eigene Kosten für die restliche Zeit.</p>
<b>OLG Stuttgart</b> <b>19.11.2015</b> <small>(anders LG Frankfurt am Main/19.01.2016)</small>	<b>2 U 88/15</b>	<p>PBefG §§ 39 Abs. 1, Abs. 3, 51 Abs. 5; UWG §§ 3, § 4 Nr. 11</p> <p>Eine Taxizentrale in der Rechtsform einer Genossenschaft ist befugt, auch Wettbewerbsverstöße zum Nachteil ihrer Mitglieder zu verfolgen, wenn dies in ihrer Satzung vorgesehen ist. Durch die angegriffene Rabattaktion wird der Betreiber der App mytaxi nicht zum Taxiunternehmer. Als Vermittler von Taxifahrten ist er aber nicht Adressat der Marktverhaltensregeln zum Taxifahrtfestpreis.</p> <p>Fundstellen: WRP 2016, 240 = GewArch 2016, 152 = WuW 2016, 192</p>
<b>OLG Celle</b> <b>30.06.2015</b>	<b>13 U 57/15</b>	<p>PBefG § 49 Abs. 4 Satz 1</p> <p>Den Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen betreibt, wer nach außen als Vertragspartner auftritt, ohne auf die faktische Durchführung durch ein drittes Unternehmen hinzuweisen. Weil das beklagte Mietwagenunternehmen, soweit es die Transporte selbst übernehmen würde, eine Beförderungsleistung nur im Ganzen anbieten und nicht nur einzelne Plätze in ihren Fahrzeugen vermieten dürfte, liegt der Schluss auf ein Umge-</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		<p>hungsgeschäft besonders nahe. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 6 T 26</p>
<b>OLG Köln</b> <b>12.12.2014</b>	<b>6 U 101/14</b>	<p>UWG §§ 3, 4 Nr. 11; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 5 Minicar-Unternehmen ist es untersagt, in öffentlichen Telefonverzeichnissen durch die Angaben ihrer Kontaktdaten unter der Rubrik „Taxi“ zu werben oder werben zu lassen. Weiterhin ist es ihnen verboten, auf Plakaten einen Vergleich anzustellen, bei dem der Ausdruck Taxi grafisch weitaus größer dargestellt wird als der Ausdruck Mietwagen beziehungsweise Minicar, weil damit der Eindruck erweckt wird, das Unternehmen betreibe Taxiverkehr. Da hilft auch nicht ab, dass der Begriff „Taxi“ mit Fragezeichen versehen ist. Fundstellen: MMR 2015, 451; BZP-Report 2015 H. 1 T 2</p>
<b>KG Berlin</b> <b>11.07.2014</b>	<b>3 Ws (B) 355/14</b>	<p>StVG § 25 StVG Ausnahmen von einem Fahrverbot sind nur bei außergewöhnlicher Härte möglich. Im Falle eines Taxifahrers hat der Richter zu prüfen, warum dem betroffenen Fahrer kein Urlaub gewährt beziehungsweise er nicht anderweitig in seinem Betrieb eingesetzt werden kann. Gewöhnlich muss der Richter auch kritisch hinterfragen, ob die Arbeitgeberangaben möglicherweise eine Gefälligkeitsaussage sein könnten. Schließlich ist auch zu überlegen, ob es für beide wirtschaftlich zumutbar sein könnte, dem Fahrer Urlaub zu geben oder aber ohne Zahlung von Lohn von seiner Beschäftigung frei zu stellen. Fundstellen: VRS 127, 74; BZP-Report 2015 H. 1 T 2</p>
<b>OLG Hamburg</b> <b>17.02.2014</b>	<b>2 RB 14/14</b>	<p>PBefG § 47 Abs. 1, 3 Satz 3 Nr. 1 Sinn und Zweck der die Beschränkung der Aufstellung von Taxen auf dafür vorgesehene Taxenstände betreffenden Regelungen ist es nicht nur, ein Bereithalten an lukrativen Stellen, an denen kein Taxenhalteplatz vorhanden ist, zu unterbinden, sondern auch, einen ordnungsgemäßen Verkehrsablauf zu sichern. Das Aufstellen eines Taxis neben einem bereits vollständig belegten Taxenstand ist unzulässig und kann nach Maßgabe der jeweiligen örtlichen Taxenordnung als Ordnungswidrigkeit des unerlaubten Bereithaltens geahndet werden. Ob der Taxenfahrer dabei nicht die Absicht verfolgte, Fahrgäste abzufangen, die auf dem Weg zu einer ordnungsgemäß bereitgehaltenen Taxe sind, ist unerheblich. Fundstellen: VRS 126, 34; BZP-Report 2014 H. 5 T 18</p>
<b>OLG Bamberg</b> <b>04.09.2013</b>	<b>3 Ss OWi 1130/13</b>	<p>StVG § 25 Abs. 2a; OWiG § 16 Ein Taxifahrer handelt gegen seine eigenen Interessen, wenn er zur Oktoberfestzeit erkennbar betrunkene Gäste aufnimmt, ohne Vorsorge für den „Notfall“ eines mit dem Brechreiz kämpfenden Fahrgastes etwa durch Bereithalten von Brechtüten getroffen zu haben. Ein Verkehrsverstoß ist unter diesen Umständen nicht gerechtfertigt, Insbesondere lässt sich die erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitung außerorts um 64 km/h nicht als rechtfertigender Notstand bewerten. Fundstellen: DAR 2014, 394; BZP-Report 2014 H. 4 T 26</p>
<b>OLG Hamm</b> <b>03.07.2012</b>	<b>I-4 U 12/12</b>	<p>UWG §§ 3, 4 Nr. 11; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 5 Fahrzeuge mit der Aufschrift „T“ auf der Motorhaube oder auf der Seite werden von einem nicht unerheblichen Teil der Verbraucher als Taxen angesehen, insbesondere von denen, die die Unterschiede zwischen Taxen und Mietwagen nicht kennen oder sich darüber keine Gedanken machen. Sie werden dann auch nicht durch den Umstand aufge-</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		klärt, dass das an sich erforderliche Taxenschild auf dem Dach fehlt. Insbesondere, wenn die Fahrzeuge auch noch hellelfenbeinfarben sind. Fundstellen: WRP 2012, 1430; BZP-Report 2012 H. 6 T 26
<b>OLG München</b> 29.10.2019	<b>10 U 2892/09</b>	BGB §§ 249 BGB, 254 Abs. 2 Ersatztaxikosten sind in voller Höhe erstattungsfähig, wenn einem wirtschaftlichen denkenden Taxiunternehmer nicht ohne weiteres ein günstigerer Miettarif zugänglich gewesen ist. Zwar treffen diesen im Hinblick auf die Überwachungspflichten am Markt erhöhte Sorgfaltspflichten, da er ständig mit einem Unfall eines seiner Taxen rechnen muss und stets für einen möglichst günstigen Ersatz sorgen können sollte. Aber auch bei einem Verstoß gegen diese Sorgfaltspflichten sind die Kosten in voller Höhe erstattungsfähig, wenn das Unternehmen, welches das Ersatztaxi vermietet hat, preislich im Rahmen des Normaltarifes liegt. Fundstellen: NJW 2011, 936; BZP-Report 2011 H. 2 S. T 34
<b>OLG Hamburg</b> 26.08.2010	<b>3 Ss 69/10</b>	BOKraft §§ 13, 37, 45 BOKraft, PBefG § 51 Abs. 1 Ein Verstoß gegen die bußgeldbewehrte öffentlich-rechtliche Beförderungspflicht liegt jedenfalls in Hamburg grundsätzlich nicht vor, wenn ein Beförderungsvertrag deshalb nicht zustande kommt, weil der Taxenunternehmer oder -fahrer entgegen dem Ansinnen des Fahrgastes eine unbare Begleichung des Beförderungsentgeltes ablehnt. Denn eine Pflicht für Taxenunternehmer und -fahrer, Entgelt für die Beförderung unbar entgegenzunehmen oder Kartenlesegeräte bereitzuhalten, ist der Hamburger Taxenverordnung nicht zu entnehmen. Fundstellen: VRS 119, 375; BZP-Report 2010 H. 7 S. T 42
<b>OLG Hamburg</b> 10.06.2010	<b>1 – 14/10 (RB) – 3 Ss 39/10 (OWi)</b>	PBefG §§ 47 Abs. 1, 61 Abs. 1 Nr. 4 Das Bereithalten eines Taxis liegt bereits vor, wenn der Taxifahrer mit seinem Fahrzeug haltend/parkend auf Funkaufträge wartet und sich dazu bei der Vermittlung als „frei“ gemeldet hat. Ein solches Verhalten ist nur auf gekennzeichneten Taxenstandplätzen erlaubt. Durch das Bereithalten an einer dafür nicht zugelassenen, aber für Funkaufträge geschäftsgünstigen Stelle, verschafft sich der Taxifahrer gegenüber den seiner Funkvermittlung angeschlossenen Unternehmen einen wettbewerbswidrigen Vorteil. Fundstellen: VRS 119, 138; BZP-Report 2011 H. 4 S. T 26
<b>OLG Frankfurt</b> 14.07.2009	<b>11 U 68/08</b>	GWB §§ 33 Abs. 1, 2 Verlangt eine Taxizentrale als Voraussetzung für die Zertifizierung eines Taxibetriebes als „Service Taxi“, dass sich der Betrieb keiner anderen Taxizentrale zur Rufvermittlung anschließt, handelt es sich um eine ungerechtfertigte und nicht freigestellte Wettbewerbsbeschränkung. Fundstellen: WuW/E DE-R 2721 = OLGR Frankfurt 2009, 961
<b>OLG Naumburg</b> 28.08.2008	<b>1 U 13/08</b>	GWB § 20 Abs. 1 Die Modalitäten des Zugangs von Nichtmitgliedern der Genossenschaft zur Funkvermittlung müssen nicht vollkommen identisch mit denjenigen für die Mitgliedsunternehmen sein. Der genossenschaftliche Zweck einer primär internen Funkvermittlung von Aufträgen stellt einen sachlichen Grund für eine graduelle Ungleichbehandlung dar. Das Verlangen einer Kautions vom Teilnehmer in Höhe des Betrages von zwei bis drei monatlichen Vermittlungsentgelten ist sachlich gerechtfertigt. Fundstellen: GRUR-RR 2009, 114 = OLGR Naumburg 2009, 66; BZP-Report 2008 Heft 8 T 34

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
OLG Nürnberg 16.05.2008	3 U 2534/07	PBefG § 49 Abs. 4 Satz 6; BOKraft Anlage 1 zu § 26 Ein dem Taxidachschild ähnliches Dachzeichen darf auf einem Mietwagen nicht verwendet werden! Fundstelle: AR 23/08 v. 29.05.2008
LG Dortmund 28.12.2018  <b>Neu</b>	4 O 151/18	UWG § 3a Zwar tritt es zu, dass in der Bezeichnung Cabdo für einen Mietwagenbetrieb das englische Wort "Cab" enthalten ist, das übersetzt „Taxi“ bedeutet. Auch ist es durchaus so, dass viele Menschen englisch sprechen und diesen Begriff verstehen. Dies ist jedoch die einzige Verbindung, die überhaupt zum Taxiverkehr gegeben ist, die zudem noch dadurch abgeschwächt wird, dass das Wort in Verbindung mit den weiteren Buchstaben "do" gebraucht wird. Damit ist es nicht ohne Weiteres als eigenständiges Wort und damit als das englische Wort für Taxi zu erkennen. Dies führt auch für die durchschnittlichen Verkehrskreise nicht zu einer Verwechslung mit dem Taxiverkehr. Fundstelle: BZP-Report 2019 H. 2 T 2
LG Erfurt 06.01.2017	1 HK O 45/16	PBefG § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1; FreistellungsVO § 1 Satz 1 Nr. 4 lit. e; UWG § 8 Ein Pflegedienst, der unter Hinweis auf den Entlastungsleistungsanspruch von monatlich 104 € gegenüber der Pflegekasse im Rahmen der „niederschweligen Betreuungs- und Entlastungsleistungen“ Begleitung zum Arzt, Einkaufsfahrten und Ausflügen unter Einsatz eines Neunsitzer-Busses bietet, benötigt für die Beförderungen eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 1 T 2
LG Heilbronn 15.09.2016	21 O 53/16 KfH	UWG § 3a; PBefG 39 Die Festpreisvorschrift des Taxitarifs stellt eine Marktverhaltensregelung dar, mit dieser Vorschrift soll im Sinne der Sicherstellung eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs unbilliger und ruinöser Wettbewerb unter Taxianbietern verhindert werden. Demzufolge ist es unzulässig, Klinikmitarbeitern Geschenkgutscheine zu übersenden, welche eine Preisermäßigung für Taxifahrten beinhalten. Auch die Entgegennahme/ Einlösung derartiger Gutscheine durch ein Taxiunternehmen ist unzulässig. Fundstelle: WRP 2016, 1566
LG Stuttgart 27.07.2016	11 O 91/16	PBefG § 49 Abs. 4 Satz 5 Ein Unternehmer, welcher in unterschiedlichen Firmen sowohl Taxis wie Mietwagen einsetzt, darf auf den Mietwagen nicht mit dem Schriftzug einer Domain werben, in dem allein für das Taxi-Unternehmen mit dem ausdrücklichen Hinweis „Taxi“ geworben wird. Denn bei solcher Fallgestaltung kommt es bei den angesprochenen, durchschnittlichen Verbrauchern zu Verwechslungen mit dem Taxiverkehr. Fundstelle: BZP-Report 2017 H. 5 T 2
LG Frankfurt 19.01.2016  (anders OLG Stuttgart/19.11.2015 und sodann BGH/29.03.2018)	3-06 O 72/15	PBefG §§ 39 Abs. 1, Abs. 3, 51 Abs. 5; UWG §§ 3, § 4 Nr. 11 Bei der Festpreisvorschrift für Taxen handelt es sich um eine Marktverhaltensregelung, das heißt um eine Vorschrift, die auch im Interesse der Marktteilnehmer, nämlich der Verbraucher und Mitbewerber, ein Marktverhalten vorschreibt, um ruinösen Preiswettbewerb zu verhindern und so ein funktionsfähiges Taxigewerbe zu erhalten. Die Beförderungsentgelte für Taxen sind demnach Festpreise, die auch nicht durch Rabattaktionen unterschritten werden dürfen. An die Festpreisvorschrift hat sich u.U. auch ein Unter-

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		<p>nehmen zu halten, dass keine eigene Verfügungsgewalt über Fahrzeuge, Einrichtung und Betriebspersonal hat, mithin nicht die Unternehmereigenschaften gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 erfüllt. Entscheidend ist nämlich der Außenauftritt als Beförderer. Ein Unternehmen, welches Taxifahrten vermittelt, ist damit mittelbar Normadressat und hat es zu unterlassen, einen Rabatt auf den Taxipreis in Höhe von 50 % für die Taxikunden zu gewähren. Ohne selbst Unternehmerin i.S.v. § 3 zu sein, ist die App-Vermittlung durch Vermittlung der Taxifahrten, Regelung der Zahlungsmodalitäten sowie durch die Abtretung der Forderung auf das Beförderungsentgelt gegen den Kunden an sich selbst derart in die Nähe eines Unternehmers gerückt, dass sie sich einigen Pflichten des PBefG nicht entziehen kann.</p> <p>Fundstellen: GewArch 2016, 151; AR.Nr. 05/16 vom 22.01.2016; BZP-Report 2016 H. 1 T 3</p>
<p>LG Nürnberg- Fürth 29.10.2015</p>	<p>8 O 6456/14</p>	<p>BGB §§ 249, 251</p> <p>Die Kosten für die Anmietung eines Ersatztaxi können auch ersatzfähig sein, wenn die Kosten den entgangenen Gewinn um 154 Prozent übersteigen. Bei der anzustellenden Gesamtbetrachtung ist auch das Interesse des Geschädigten an der ungestörten Fortführung seines Betriebs zu berücksichtigen. Darunter fällt beispielsweise sein Anliegen, den guten Ruf seines Betriebs nicht zu gefährden, mit vollem Wagenpark disponieren zu können und die Restkapazität an Fahrzeugen nicht übermäßig beanspruchen zu müssen.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 4 T 26</p>
<p>LG Nürnberg- Fürth 22.07.2015</p>	<p>8 S 7887/14</p>	<p>BGB § 249</p> <p>Die Höhe der von den Kosten eines Vermietwagens abzusetzenden Eigensparnis ist bei einer Ersatztaxi-Anmietung wie bei einem nicht gewerblich genutzten Fahrzeug mit drei Prozent zu bemessen.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 6 T 26</p>
<p>LG Berlin 09.02.2015</p>	<p>101 O 125/14</p>	<p>UWG §§ 3 Abs. 1, 4 Nr. 11; PBefG § 49 Abs. 4 Sätze 2 und 3</p> <p>Der Firma Uber ist es untersagt, in der Stadt Berlin die von ihr herausgegebene Smartphone-Applikation Uber App für Mietwagenfahrer und Mietwagenunternehmer für die Vermittlung von Fahraufträgen einzusetzen. Ebenso gilt das Verbot dafür, Mietwagenunternehmer durch den Versand von E-Mails, SMS oder durch das Absetzen von Telefonaten dazu zu veranlassen, sich im Stadtgebiet Berlin außerhalb des Betriebssitzes des jeweiligen Mietwagenunternehmers bereitzuhalten, ohne dass konkrete Vermittlungsaufträge von Fahrgastkunden vorliegen.</p> <p>Fundstellen: Schaden-Praxis 2015, 241 = GRUR-RR 2015, 350; BZP-Report 2015 H. 2 T 26</p>
<p>LG Frankfurt 25.08.2014</p>	<p>2-03 O 329/14</p>	<p>UWG §§ 3, 4 Nr. 11; PBefG §§ 1, 6</p> <p>Die Funktionsweise von Uber Pop ist mit den im PBefG aufgestellten Regeln nicht vereinbar. Uber vermittelt Personenbeförderungen, die von Personen und ihren Fahrzeugen durchgeführt wurden, die nicht über eine Genehmigung verfügten und bei denen das Entgelt für die Fahrt die Betriebskosten überstieg. Uber ist, auch wenn es unmittelbar keine Beförderungsleistungen erbringt und damit nicht Unternehmer ist, zumindest als Teilnehmer an einem von dem Fahrer begangenen Verstoß anzusehen, zumal § 6 PBefG auch Umgehungen der Bestimmungen des PBefG erfasst.</p>
<p>LG Gera 11.07.2013</p>	<p>2 HK O 243/12</p>	<p>UWG §§ 3, 5, 8; PBefG § 49 Abs. 4 Satz 2</p> <p>Ein Mietwagenunternehmer darf auf seinem Mietwagen die Mobiltelefonnummer nicht</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		angeben. Denn dies fordert die interessierten Verkehrskreise dazu auf, Fahraufträge über diese Handynummer zu erteilen, wobei dann nicht feststellbar ist, wo die Aufträge angenommen werden, insbesondere also, ob dies unterwegs geschieht. Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 6 T 26
<b>LG Würzburg</b> <b>04.12.2012</b>	<b>11 O 1744/12</b>	BGB § 254 Abs. 1 Ein Mitverschulden des Taxifahrers an der Entstehung des Unfalls, der sich so ereignet, dass der von der dann ausgestiegenen Mutter abgeschnallte zweieinhalbjährige Sohn selbstständig die linke hintere Tür des Taxis öffnet, wodurch es zu einer Kollision mit einer Straßenbahn kommt, ist nicht gegeben. Er konnte darauf vertrauen, dass die Mutter sich so verhalten würde, dass eine Schädigung des Kindes verhindert wurde, indem sie mit ihrem Kind zusammen das Fahrzeug auf ihrer Seite verließ. Fundstelle: BZP-Report 2014 H. 6 T 26
<b>LG Düsseldorf</b> <b>02.09.2011</b>	<b>20 S 73/11</b>	BGB §§ 249 Abs. 2, 252 Ein Mehrwagenunternehmer kann den durch den unfallbedingten Ausfall eines der Taxis entstandenen Erwerbsschaden nicht auf der Basis des täglich mit einem Taxi erzielten Durchschnittsgewinns errechnen. Vielmehr muss er darlegen, welchen Verdienst er zusätzlich erzielt hätte, wenn das Unfallfahrzeug nicht ausgefallen wäre. Fundstelle: BZP-Report 2012 H. 4 T 26
<b>LG München I</b> <b>27.10.2009</b>	<b>13 S 9552/09</b>	StVO § 41 Abs. 2 Nr. 4 Ein Hotelier, der der Einrichtung eines Taxistandplatzes und Anbringung des Zeichens 229 auf seinem Grundstück zugestimmt und die Nutzung für alle Taxiunternehmen ohne Beschränkung freigegeben hat, verzichtet auf sein uneingeschränktes Hausrecht. Er kann daher ein Hausverbot gegen einen Taxifahrer nur dann erteilen, wenn dieser den Betriebsablauf des Hotels stört. Fundstelle: NJW-RR 2010, 760
<b>LG Kleve</b> <b>30.01.2009</b>	<b>8 O 180/07</b>	UWG §§ 3, 4 Nr. 11, 5, PBefG § 49 Abs. 4 Ein Unternehmen, welches Mietwagen, Taxis und Busse von drei Orten aus einsetzt, darf auf Visitenkarten, Presseanzeigen, sonstigen Verlautbarungen und Werbeträgern nur dann mit drei unterschiedlichen Telefonnummern diese drei Verkehrsmittel anbieten, wenn es gleichzeitig mitteilt, in welchen Orten sich die Betriebssitze für die Mietwagen und Taxis befinden. Fundstelle: BZP-Report 2009 Heft 2 T 26
<b>AG Frankfurt / Main</b> <b>17.08.2017</b>	<b>32 C 3586/16(72)</b>	BGB §§ 823, 249 Das Behindern einer Straßenbahn kann für einen Falschparker sehr teuer werden. Das Verkehrsunternehmen hat nämlich Schadenersatzansprüche in Höhe der angefallenen Taxikosten, die für den Ersatzverkehr entstanden sind. Der bestimmungsgemäße Gebrauch der Straßenbahnschienen war nämlich an der Stelle, die durch den Falschparker blockiert war, vollständig aufgehoben. Die Straßenbahn konnte nicht mehr fahrplanmäßig eingesetzt werden, da sie die betreffende Stelle nicht passieren konnte. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 3 T 2
<b>AG Düsseldorf</b> <b>02.02.2016</b>	<b>11c C 24/15</b>	BGB §§ 25, 242 Eine Taxigenossenschaft hat Disziplinargewalt auch gegenüber solchen ihre Einrichtung-

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		gen nutzenden Fahrern, die als Arbeitnehmer nicht Mitglied der Genossenschaft sind. Wird im verbandsinternen Beschwerdeweg gegen eine Disziplinarscheidung die Entscheidungsfindung unzureichend dokumentiert, so ist die Tatsachenfeststellung durch das staatliche Gericht zu wiederholen. Es spricht eine zu widerlegende tatsächliche Vermutung dafür, dass der im Datenfunkprotokoll eingetragene Fahrer zum dort angegebenen Zeitpunkt das Taxi gefahren ist.
<b>AG München</b> 28.10.2015	<b>1117 OWi 253 Js</b> <b>184485/15</b>	TaxitarifVO München Wer für ein Fahrzeug, welches nicht als Großraumtaxi nach der örtlichen Taxiordnung zu qualifizieren ist, einen Mehrpersonenzuschlag nimmt, begeht eine Ordnungswidrigkeit. Fundstelle: BZP-Report 2016 H. 3 T 2
<b>AG München</b> 25.06.2015	<b>922 Cs 433 Js</b> <b>114354/15</b>	StGB §§ 185, 240 Ein Taxifahrer, der ein Fahrzeug mit hoher Geschwindigkeit auf der Gegenfahrbahn überholt und dem Fahrer während des Überholvorgangs den "Stinkefinger" zeigt sowie dann anschließend so knapp vor dem überholten Fahrzeug einschert, dass dessen Fahrer zu einer Vollbremsung gezwungen ist, begeht eine Beleidigung in Tatmehrheit mit Nötigung. Geldstrafe von 1000 € und 1 Monat Fahrverbot waren die Folge. Fundstellen: VD 2016, 53; BZP-Report 2016 H. 2 T 26
<b>AG München</b> 30.04.2015	<b>213 C 26734/14</b>	BGB § 253 Abs. 2 Einem Taxifahrer, dem das Fahrtgeld in den Mund gestopft wird und der dadurch Verletzungen erleidet, steht vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der tätlichen Beleidigung ein Schmerzensgeld (im entschiedenen Fall: 500 €) zu. Vorgefallen war, dass der Fahrgast meinte, dass der Taxifahrer nicht schnell genug fahre, weil dieser an Ampeln, die bereits Gelblicht zeigten, nicht weiterfuhr. Deshalb wollte er aussteigen und weigerte sich zunächst, zu zahlen. Als der Taxifahrer auf seinem Geld bestand, nahm der Gast einen 100-Euro-Schein aus seiner Tasche und versuchte, ihn dem Taxifahrer in den Mund zu stopfen. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 7 T 26
<b>AG Düsseldorf</b> 28.01.2015	<b>58 C 3970/14</b>	BGB § 249 Der so genannte „Taxirabatt“ berechtigt eine eintrittspflichtige Kfz-Versicherung nicht zur einseitigen Kürzung von Reparaturkosten. Die Anrechnung eines „Taxirabattes“ widerspricht dem Sinn und Zweck des Schadenersatzrechts und führt zu einer „unbilligen Entlastung des Schädigers“. Der Rabatt wird unter Gesichtspunkten der Kundenbindung gewährt und ist ein Vorteil, den Taxi-Unternehmen auf dem Markt durchgesetzt haben. Fundstellen: Schaden-Praxis 2015, 8; BZP-Report 2015 H. 2 T 26
<b>AG Hamburg</b> 15.07.2014	<b>238 OWi 2415 J2</b> <b>257/14 (73/14)</b>	PBefG § 22; BOKraft § 13 Ein mit Bußgeld zu ahndender Verstoß gegen die Beförderungspflicht kann auch begangen werden, indem ein Taxenfahrer zwar mit der Ausführung eines Auftrags beginnt, sich dann aber so danebenbenimmt, dass die Fahrgäste die Fahrt abbrechen. Das Fehlverhalten des Taxifahrers bestand darin, dass er auf die Frage, ob mit Karte gezahlt werden könne, sehr gereizt und laut schreiend reagierte und zudem auf die Nachfrage, ob er denn den schnellsten Weg fahre, ebenfalls wieder laut schrie und aggressiv auf das Lenkrad einhämmerte. Fundstellen: VRS 129, 157; BZP-Report 2016 H. 1 T 2

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
<b>AG Hamburg</b> <b>31.01.2014</b>	<b>234 OWi 162/13</b>	<p>PBefG § 22; BOKraft § 13 Abs. 1</p> <p>Eine berechtigte Weigerung eines Taxifahrers, einen Fahrgast zu befördern, lässt sich nicht allein aus dem Umstand herleiten, dass der Fahrgast erheblich alkoholisiert ist. Es müssen neben der Alkoholisierung weitere Anzeichen hinzutreten, aus denen sich auf eine vom Fahrgast ausgehende Gefahr schließen lässt, wie z.B. aggressives Verhalten gegenüber dem Fahrer oder Dritten, erhebliche motorische Einschränkungen oder Verschmutzung seiner Kleidung, die erkennen lässt, dass der Fahrgast sich bereits übergeben oder keine Kontrolle über die Körperfunktionen von Blase oder Schließmuskel mehr hat.</p> <p>Fundstellen: VRS 126, 155 = DAR 2014, 652</p>
<b>AG Hamburg</b> <b>28.01.2014</b>	<b>234 OWi 163/13</b>	<p>PBefG §§ 22, 61 Abs. 1 Nr. 3c, BOKraft § 13 Abs. 1</p> <p>Die Beförderungspflicht, deren Kenntnis bei einem Taxifahrer vorauszusetzen ist, ist verletzt, wenn der Taxifahrer eine Beförderung von Fahrgästen mit Hunden ablehnt, obwohl eine Durchführung des Fahrauftrags objektiv möglich ist. Auch bei einem Erstverstöß ist eine Beförderungsverweigerung als schwerwiegende Pflichtverletzung anzusehen, die durch eine spürbare Geldbuße zu ahnden ist.</p> <p>Fundstellen: VRS 126, 155 = NZV 2014, 375; BZP-Report 2014 H. 5 T 18</p>
<b>AG München</b> <b>02.09.2010</b>	<b>271 C 11329/10</b>	<p>BGB §§ 823, 254</p> <p>Wer sich wegen Alkoholkonsums im Taxi übergibt, muss zahlen, nicht unbedingt aber die vollen Kosten der Reinigung. Das gilt jedenfalls dann, wenn der Taxifahrer nicht sofort anhält, wenn der Fahrgast sagt, ihm sei übel. Denn damit trifft den Fahrer eine Mitschuld. Bei solcher Falllage ist eine Kostenteilung angemessen.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2010 H. 7 S. T 42</p>
<b>AG München</b> <b>01.12.2009</b>	<b>155 C 16937/09</b>	<p>BGB § 832</p> <p>Da es keine Gefährdungshaftung für Kinder gibt, müssen die Eltern weder die Reinigung bezahlen noch anderen Schadensersatz leisten, wenn sich ein Kind im Taxi übergibt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn sich das Kind plötzlich und unerwartet übergeben hat. Grundsätzlich haften Eltern in derartigen Fällen nur, wenn sie die Übelkeit ihres Kindes früh erkennen und trotzdem nichts unternehmen, um eine Verunreinigung zu vermeiden.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2010 H. 5 T 26</p>
<b>AG Köln</b> <b>25.11.2005</b>	<b>145 C 37/05</b>	<p>BGB §§ 249 ff.</p> <p>1. Bereits das Einsteigen eines Fahrgastes in ein Taxi trotz vorherigen Konsums einer übermäßigen Menge von Alkohol kann aus dem rechtlichen Grundsatz der sogenannten actio libera in causa („vorverlegte Verantwortlichkeit“) einen Schuldvorwurf begründen, wenn der Fahrgast sich später in das Fahrzeug erbricht.</p> <p>2. Eine gewisse Verschmutzung, wie z.B. durch verschmutzte Schuhe, kann durchaus vertragsgemäßer Gebrauch des Taxis sein. Weitergehende Verschmutzungen wie Erbrechen gehen jedoch wegen der zumindest vorübergehenden mangelnden Nutzbarkeit des Taxis weit darüber hinaus und bedürfen eines erhöhten Entgeltes, ggf. auch Schadensersatz wegen Nutzungsausfall.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2006 H. 2 S. 42</p>

## VI. Entscheidungen von Arbeits- und Sozialgerichten

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
BSG 13.12.2011	B 1 KR 9/11 R	SGB V §§ 60 Abs. 1 Satz 3, 133 Abs. 1 Satz 4 Taxiunternehmen können den im Rahmenvertrag mit Krankenkassen vereinbarten Preis grundsätzlich auch dann verlangen, wenn die Krankenkassen einen günstigeren Anbieter gefunden haben. Fundstelle: AR 21/2012 v. 12.07.2012
LSG Hessen 27.03.2014	L 8 KR 27/13 BER	SGB V § 133 Die in Versorgungsstruktur-Verträgen zwischen Krankenkassen und Taxengewerbe vereinbarten Vergütungen haben nicht die Rechtsqualität von Gebührenordnungen. Bestehende Verträge zwischen Kassen und Leistungserbringern mit höheren Preisen werden aber von Verträgen zwischen Kassen und Dritten mit niedrigeren Preisen nicht berührt. Die Höchstpreisregelung in § 133 Abs. 1 Satz 4 SGB V berechtigt die Krankenkassen nicht dazu, eingegangene rahmenvertragliche Vergütungsverpflichtungen einseitig einem Vorbehalt günstigerer Vertragsangebote Dritter zu unterwerfen. Fundstellen: KrV 2014, 32; BZP-Report 2014 H. 4 T 26
LSG Baden- Württemberg 22.07.2011	L 4 KR 5892/09	SGB V § 60 Ein Taxiunternehmer, der einen Krankentransport durchführt, hat keinen Anspruch auf Vergütung einer Wartezeit, wenn eine solche in der notwendigen vertragsärztlichen Verordnung nicht verordnet ist. Da der Arzt die Wartezeit nicht verordnete, ist daraus zu schließen, dass zwingende medizinische Gründe nicht gegeben waren dafür, dass das Taxi, welches den Versicherten von seiner Wohnung in die Klinik brachte, während der Behandlung wartete, um ihm nach Ende der Behandlung wieder in seine Wohnung zurückzufahren Fundstelle: BZP-Report 2011 H. 8 T 34
SG Dortmund 05.02.2018	S 34 BA 1/18 ER	SGB IV § 7 Abs. 1 Mieten Taxifahrer von einer Taxizentrale gegen ein kilometerabhängiges Entgelt die Fahrzeuge und werden sie ansonsten wie festangestellte Fahrer bei der Auftragsvergabe und -abwicklung eingesetzt, hat die Taxizentrale für sie auf Grund einer abhängigen Beschäftigung Sozialversicherungsbeiträge zu entrichten. Für die abhängige Beschäftigung spricht, dass sie weder über eine Konzession noch über ein eigenes Taxi verfügen. Sie sind in den Betriebsablauf der Taxizentrale eingegliedert und unterliegen ebenso wie die festangestellten Mitarbeiter dem Weisungsrecht der Zentrale. Die "Mietfahrer" tragen kein eigenes Unternehmerrisiko. Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 3 T 2
BAG 18.11.2015	5 AZR 814/14	BGB §§ 138, 611, 612 Ein Mindestlohn bezeichnet lediglich das Minimum der Vergütung, berücksichtigt aber nicht die übliche Vergütung dieser Arbeit, worauf gerade die Prüfung der Sittenwidrigkeit abzielt. Kann ein besonders grobes Missverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung festgestellt werden, weil der Wert der Leistung (mindestens) doppelt so hoch ist wie der Wert der Gegenleistung, gestattet dies den tatsächlichen Schluss auf eine verwerfliche Gesinnung des begünstigten Arbeitgebers. Denn der Arbeitgeber hatte nur

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
		<p>die Zeit bezahlt, in der die klagende Busbegleiterin von Schülern diese auch wegen derer Anwesenheit im Bus tatsächlich auch betreuen und begleiten konnte. Von der Einordnung als vergütungspflichtige Arbeitszeit werden aber sowohl die Leerfahrten wie auch die Standzeiten des Busses an der Schule und schließlich die sog. Pufferzeiten, dh. die Zeiten, die die Busfahrerin zum rechtzeitigen Erscheinen beim ersten Kind bzw. nachmittags an der Schule im Hinblick auf das zu berücksichtigende Verkehrsaufkommen einplante, umfasst.</p> <p>Fundstellen: NZA 2016, 494 = NJW 2016, 2359</p>
<p>LAG Berlin- Brandenburg 30.08.2018</p> <p><b>Neu</b></p>	26 Sa 1151/17	<p>ArbZG § 4</p> <p>Ein Taxiunternehmen kann von einem bei ihm als Arbeitnehmer beschäftigten Taxifahrer nicht verlangen, während des Wartens auf Fahrgäste alle drei Minuten eine Signaltaste zu drücken, um seine Arbeitsbereitschaft zu dokumentieren. Der Anspruch auf den Mindestlohn gilt auch für Standzeiten ohne Betätigung der Signaltaste. Bei den Standzeiten handelt es sich um vergütungspflichtige Bereitschaftszeiten.</p> <p>Fundstellen: NZA-RR 2019, 14; BZP-Report 2018 H. 7 T 2</p>
<p>ArbG Berlin 10.08.2017</p>	41 Ca 12115/16	<p>MiLoG §§ 1, 2, 3; BDSG § 32 Abs. 1</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Standzeiten und sonstige Zeiten, in denen ein Taxifahrer bereit ist, einen Fahrauftrag auszuführen, sind Arbeitsbereitschaft oder jedenfalls Bereitschaftsdienst, die mindestlohnpflichtig sind.</li> <li>2. Ein Arbeitnehmer hat seine Arbeitszeit darzulegen und zu beweisen, dabei genügt er seiner primären Darlegungslast, wenn er die vom Arbeitszeiterfassungsmodul des Taximeters seines Arbeitgebers erfassten Zeiten, in denen er als verfügbar angemeldet war, vorträgt und behauptet, in dieser Zeit arbeitsbereit gewesen zu sein.</li> <li>3. Der Arbeitgeber hat dann die sekundäre Darlegungslast darzulegen, dass der Fahrer zwar angemeldet, aber nicht arbeitsbereit war.</li> <li>4. Für den Nachweis fehlender Arbeitsbereitschaft des Fahrers kann der Arbeitgeber zwar dem Fahrer die Benutzung von Kontrolleinrichtungen vorschreiben, dies aber nur soweit wie Arbeitnehmerdatenschutz nicht verletzt ist.</li> <li>5. Verlangt der Arbeitgeber vom Taxifahrer, während des Wartens auf Kunden alle drei Minuten eine Signaltaste zu drücken, um seine Arbeitsbereitschaft zu dokumentieren, so ist dies – wenn überhaupt erforderlich – nicht zumutbar.</li> </ol> <p>Fundstellen: BB 2017, 1972; BZP-Report 2017 H. 6 T 2</p>

## VII. Entscheidungen von Finanzgerichten

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
<p>BFH 23.09.2015</p>	V R 4/15	<p>UStG §§ 12 Abs. 2 Nr. 10 lit. b; PBefG §§ 47 Abs. 1, 49 Abs. 4, 51 Abs. 1 Nr. 1</p> <p>Für die Anwendung des ermäßigten Umsatzsteuersatz ist es unbeachtlich, wenn der Unternehmer die begünstigte Personenbeförderungsleistung nicht selbst durchführt, sondern durch einen Subunternehmer durchführen lässt. Insbesondere muss sie nicht durch den Genehmigungsinhaber mit eigenbetriebenen Taxen erbracht werden. Der im nationalen Recht vorgesehene ermäßigte Steuersatz für Personenbeförderungsleistungen im Nahverkehr durch Taxen ist europarechtskonform und gilt grundsätzlich nicht für entsprechende von Mietwagenunternehmern erbrachte Leistungen.</p> <p>Fundstellen: BFHE 251, 444 = BStBl II 2016, 494 = DStR 2016, 122; BZP-Report 2016 H. 2 T 26</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
02.07.2014	BFH XI R 39/10	<p>UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10</p> <p>Die nationale Regelung zur Anwendung des ermäßigten Steuersatzes auf Personenbeförderungsleistungen im Nahverkehr mit Taxen ist grundsätzlich europarechtskonform. Dies gilt auch angesichts des Umstands, dass entsprechende Beförderungsleistungen mit Mietwagen nicht von dieser Vergünstigung erfasst sind, sondern dem Regelsteuersatz unterliegen. Diese Rechtslage kann anders zu beurteilen sein, wenn von einem Mietwagenunternehmer durchgeführte Patientenfahrten auf Sondervereinbarungen beruhen, die auch für Taxiunternehmer gelten.</p> <p>Fundstellen: BFHE 246, 549 = DStR 2014, 2174; AR.Nr. 38 v. 23.10.14, BZP-Report 2014 H. 8 T 26</p>
18.04.2013	BFH X B 18/12	<p>ESTG § 6 Abs. 1 Nr. 4</p> <p>Taxifahrzeuge können generell (auch) für private Zwecke genutzt werden. Damit handelt es sich typischerweise um Fahrzeuge, die für den Transport von Personen nebst einer gewissen Menge Gepäck und damit für private Zwecke verschiedenster Art geeignet sind. Damit gilt der von der Finanzrechtsprechung entwickelte Erfahrungssatz, dass diese Fahrzeuge auch nicht nur vereinzelt und gelegentlich zu privaten Zwecken eingesetzt werden. Dies stellt sich anders nur bei LKW und Zugmaschinen dar. Insofern ist auch dann die 1-Prozent-Regelung anzuwenden, wenn einem Taxiunternehmer neben den Taxen ein weiteres Privatfahrzeug zur Verfügung steht. Dem entgehen kann der Unternehmer nur so, dass er die Möglichkeiten der vereinfachten Fahrtenbuchführung nutzt.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2013 H. 5 T 26</p>
23.10.2012	BFH VII R 41/10	<p>SchwarzArbG §§ 3 bis 5</p> <p>Die Geschäftsunterlagen einer Taxizentrale, aus denen sich Umfang und Beschäftigungsdauer der Fahrer der angeschlossenen Taxiunternehmen ergibt, dürfen von der Zollverwaltung jedenfalls dann eingesehen und geprüft werden, wenn die klagende Taxigenossenschaft so vermittelt, dass jeder Fahrer der angeschlossenen Taxiunternehmen sich bei Arbeitsaufnahme mit einer PIN-Nummer bei der Klägerin anmelden muss. Offenlegen muss die „Taxizentrale“ alle Geschäftsdaten, aus denen sich der Betrieb eines Taxis durch ein angeschlossenes Unternehmen und der dabei eingesetzte Fahrer sowie die ihm zugeteilten Fahraufträge ergeben, weil sie u.U. Auftraggeberin im Sinne des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes ist. Der Begriff „Auftraggeber“ in §§ 3 bis 5 SchwarzArbG erfasst nämlich nicht nur jeden, der eine Dienst- oder Werkleistung durch Personen ausführen lässt, die ihm dafür vereinbarungsgemäß zur Verfügung stehen. Auftraggeber ist auch, wem die Steuerung von Personen verbindlich übertragen worden ist, sodass er den konkreten Einsatz dieser Personen frei von näheren Weisungen bestimmen kann und dadurch dazu beiträgt, dass gegebenenfalls Schwarzarbeit geleistet beziehungsweise ermöglicht wird. Die bloße Weitergabe eines Auftrags ohne Verpflichtung des Vermittelten zum Tätigwerden reicht hingegen nicht aus.</p> <p>Fundstellen: BFHE 239/10 = NZA-RR 2013, 148; BZP-Report 2013 H. 1 T 18</p>
19.07.2007	BFH V R 68/05	<p>UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10</p> <p>1. Soweit nach dem Umsatzsteuerrecht Taxifahrten unterschiedlich behandelt werden, als Fahrten innerhalb einer Gemeinde unabhängig von der konkreten Fahrtstrecke immer als Nahverkehrsfahrt ermäßigt zu besteuern sind, während dies für Taxifahrten außerhalb einer Gemeinde nur dann gilt, wenn die einzelne Fahrt 50 Kilometer nicht überschreitet, ist dies als gesetzgeberische Typisierung verfassungsgemäß.</p>

Datum der Entscheidung	Aktenzeichen	§§ Inhalt Fundstelle(n)
		<p>2. Hin- und Rückfahrt bei Patientenfahrten mit Taxi sind eine einheitliche Beförderungsleistung, wenn vereinbarungsgemäß die Fahrt nur kurzfristig unterbrochen wird und der Fahrer auf den Fahrgast wartet („Wartefahrt“). Eine nichteinheitliche Beförderungsleistung liegt vor, wenn das Taxi nicht auf den Fahrgast wartet, sondern später wieder abholt und zum Ausgangspunkt zurückbefördert („Doppelfahrt“).</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2007 H. 8 S. 26</p>
FG Hamburg 29.08.2017	2 K 238/16	<p>AO §§ 145, 147, 162</p> <p>Die Erlöse eines Taxiunternehmers können auf der Grundlage der Jahresgesamtleistungen der Taxen geschätzt werden, wobei grundsätzlich die Nettoumsätze pro Kilometer angesetzt werden können, die sich aus den Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes ergeben, die die Freie und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegeben hat. Bei einer Schätzung gehen grundsätzlich Unsicherheiten zu Lasten des Steuerpflichtigen, dessen Aufzeichnungen ungenügend waren. Gibt es eine Bandbreite, innerhalb derer die geschätzte Größe sich realistischer Weise bewegt, so ist grundsätzlich zu Ungunsten des Steuerpflichtigen zu schätzen.</p> <p>Fundstelle: BZP-Report 2018 H. 1 T 2</p>
FG Schleswig-Holstein 19.05.2016	4 K 70/14	<p>UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10; PBefG § 47</p> <p>Taxifahrten können auch dann dem ermäßigten Steuersatz unterliegen, wenn das Fahrtziel dem Taxiunternehmer nicht vom Fahrgast persönlich, sondern von einer dritten Person wie einem Reisebüro, mitgeteilt wird. Das Merkmal „vom Fahrgast bestimmt“ ist erfüllt, weil der Auftrag aus der Sphäre des Fahrgastes stammt.</p> <p>Fundstellen: EFG 2017, 69; BZP-Report 2017 H. 1 T 2</p>
FG Hamburg 18.12.2015	2 K 281/14	<p>AO §§ 162, 146, 147</p> <p>Die Gutachten eines Hamburger Sachverständigenbüros über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes bieten eine geeignete Schätzungsgrundlage. Schätzungsunsicherheiten gehen grundsätzlich zu Lasten des Steuerpflichtigen, der seine Aufzeichnungspflichten verletzt hat. Eine Schätzung der Umsatzerlöse muss sich deshalb nicht an dem unteren Rand einer Spannbreite orientieren. Dies gilt insbesondere, wenn die unteren Werte nicht plausibel sind.</p>
FG Düsseldorf	14 K 2436/14	<p>§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 EStG</p> <p>1. Maßgebend für den Begriff "Listenpreis" ist die zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs gültige Preisempfehlung des Herstellers, die für den Endverkauf des tatsächlich genutzten Modells auf dem inländischen Neuwagenmarkt gilt. Der rechnerische Listenpreis des nach den allgemeinen Preisvorgaben konfigurierten Fahrzeuges kann dann nicht der für die Anwendung der 1%-Regelung maßgebliche Listenpreis sein, wenn durch den Hersteller selbst ein neuer Listenpreis für bestimmte Modelle oder Modellreihen beworben und am Markt angeboten wird. In diesen Fällen gibt der am Markt bekannt gemachte Preis die Bemessungsgrundlage für den individuellen Vorteil realitätsnäher wieder.</p> <p>2. Für die Ermittlung eines als Taxi eingesetzten Fahrzeugs vom Typ Daimler-Benz E 220 CDI kann der "rabattierte Festpreis" aus der zum "Sondermodell Taxi" von der Daimler-Benz AG herausgegebenen Preisliste, die sich an einen anonymen Interessentenkreis richtet und den allgemein am Neuwagenmarkt gültigen Preis für dieses spezielle</p>

<u>Datum der Entscheidung</u>	<u>Aktenzeichen</u>	<u>§§ Inhalt Fundstelle(n)</u>
		Modell wiedergibt, maßgeblich sein. Durch den Umstand, dass das "Sondermodell Taxi" nur für einen bestimmten Kundenkreis bestellbar ist, geht die Listenpreiseigenschaft nicht verloren (nrkr., BFH hat die Revision unter dem Aktenzeichen III R 13/16 zugelassen) Fundstelle: AR. 34/16 v. 13.09.2016
<b>FG Baden- Württemberg</b> 15.07.2015	<b>1 K 772/15</b>	UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10 lit. b; PBefG § 47 Abs. 1 Die von einem Unternehmer im Auftrag einer Krankenkasse durchgeführten Krankenfahrten unterliegen auch dann dem ermäßigten Steuersatz, wenn der Unternehmer keine gültige PBefG-Konzession besitzt und daher einen Subunternehmer mit Konzession zur Durchführung der Krankenfahrten beauftragt hat. Entscheidend ist für die Steuerermäßigung nach Gesetzeswortlaut die Beförderungsart („Taxenverkehr“) und die Beförderungsstrecke (nicht mehr als 50 Kilometer), nicht aber das Vorliegen einer Genehmigung. Fundstellen: EFG 2016, 78; BZP-Report 2015 H. 7 T 26
<b>FG Hamburg</b> 11.11.2014	<b>6 K 206/11</b>	AO § 147 Abs. 1 Für ein Taxiunternehmen erfüllen nur die Schichtzettel die Mindestanforderungen aus der Einzelaufzeichnungspflicht. Deren Aufbewahrung als Einnahmehauptbuchaufzeichnungen ist nur dann nicht erforderlich, wenn die Tageskasse unmittelbar nach Auszahlung in das Kassenbuch mit aneinandergereihte Tageskassenberichten übertragen wird. Für die Schätzung der Besteuerungsgrundlagen bei einem Taxiunternehmen ist die Methode, die geschätzte Jahresfahrleistung mit einer empirisch begründbaren Größe „Umsatz (netto) pro gefahrenen Kilometer“ zu multiplizieren, sachgerecht. Fundstelle: BZP-Report 2015 H. 1 T 2
<b>FG Hamburg</b> 18.11.2009	<b>6 K 90/08</b>	AO § 162 Verstößt der Betreiber eines Taxiunternehmens gegen die Pflicht, sog. Schichtzettel zu führen und diese aufzubewahren, berechtigt dies die Finanzbehörde zur Schätzung. Dabei kann sich das Finanzamt an der oberen Grenze des Schätzungsrahmens orientieren, weil der Steuerpflichtige möglicherweise Einkünfte verheimlichen will. Fundstelle: StBW 2010, 213 (LS)



# Liste der Allgemeinen Rundschreiben 2018

Nr.	Datum	Bezeichnung
01/18	02.01.18	Mercedes-Benz verlängert Aktionen für die E-Klasse: Gebrauchtwagen-Bonus und Umweltprämie gelten erst mal weiter!
02/18	08.01.18	"Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020": Bundesregierung veröffentlicht Förderrichtlinien für alternative Antriebe! Förderanträge können bis zum 31.1.2018 gestellt werden!
03/18	12.01.18	Krankentransport-Richtlinie geändert: Fahrten zur Geriatrischen Institutsambulanz einbezogen sowie „stationersetzende Eingriffe“ konkretisiert!
04/18	29.01.18	Diskussion über Kreditkartengebühren in Taxitarifordnungen: Nach Auffassung des BZP gelten die entsprechenden Tarifregelungen trotz der Neuregelung des § 270a BGB bis auf weiteres fort!
05/18	02.02.18	Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet dem Taxi- und Mietwagengewerbe weiterhin attraktive Prämien: Umwelt-/Zukunftsprämie für den Caddy bis Ende März verlängert!
06/18	02.02.18	Gute Nachrichten aus Wolfsburg: Volkswagen Pkw verlängert die Umweltprämien-Aktion!
07/18	23.02.18	Aktualisierung der Merkblätter wegen der Änderung der Krankentransport-Richtlinie!
08/18	28.02.18	Überblick über die aktuellen Mercedes-Benz Taxi-Konditionen. Gebrauchtwagen-Bonus für die E-Klasse gilt bis zum 31.03.2018. Die Diesel-Umtauschprämie für alle MB-Taxis wurde bis zum 30.06.2018 verlängert. Die C-Klasse als Taxi läuft aus.
09/18	22.03.18	Großkunden-Konditionen für das Gewerbe - 15 % auf den Filialpreis bei Reifen und Komplettträgern, 20% Nachlass bei Dienstleistungen, Zubehör 10 % und 30 % auf Scheibenaustausch!
10/18	23.03.18	Frühjahrsveranstaltung des BZP am 14. Mai 2018 in Berlin hier: Einladung für die Erweiterte Vorstandssitzung am 14. Mai 2018
11/18	03.04.18	Jan Thomas ist neuer Leiter Mercedes-Benz Taxi Branchenmanagement
12/18	16.04.18	BMVI veröffentlicht Bericht über die Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr: Im Vergleich zu 2012 ist die Zahl der Unternehmen zurückgegangen, die der Fahrzeuge deutlich gestiegen!
13/18	01.05.18	„Sofortprogramm Saubere Luft“ des BMU: Manual für Förderanträge im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“!
14/18	27.04.18	Frühjahrsveranstaltung des BZP am 14.05.2018 in Berlin hier: Tagesordnung für den offenen Erweiterten Vorstand am 14. Mai 2018
15/18	02.05.18	„Sofortprogramm Saubere Luft“ des BMU: BZP-Manual für Förderanträge im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“!
16/18	03.05.18	W-LAN im Taxi: Telekom-Angebot „CarConnect“ jetzt auch ohne Hauptvertrag als Promotions-Angebot für 8,36 Euro monatlich bei der Telekom erhältlich - kurzfristige 1Euro-Sonderaktion für die Hardware!
17/18	17.05.18	BZP im Austausch mit der Politik: Die Neuordnung des Personenbeförderungsrechts stand im Mittelpunkt der Frühjahrsveranstaltung des Bundesverbandes. Die Delegierten forderten die Verkehrspolitiker des Deutschen Bundestages in einem lebendigen Dialog.
18/18	23.05.18	Argumentationshilfe „Verlässlich ist modern“ und Manual zur Einbettung des Werbefilms „Warum sind unsere Taxis so wichtig?“
19/18	28.05.18	EU-Datenschutz-Grundverordnung: angepasste Muster-Arbeitsverträge und Begleitmaterialien
20/18	08.06.18	BMF-Schreiben mit Anwendungserlass zur Kassen-Nachschau veröffentlicht: Taxameter und Wegstreckenzähler unterliegen der Kassen-Nachschau - Taxi- und Mietwagenfahrzeuge sind danach nachschaufähige Geschäftsräume!

Nr.	Datum	Bezeichnung
21/18	21.06.18	BZP-Leitfaden für die EU-Datenschutz-Grundverordnung
22/18	22.06.18	BZP-Arbeitshilfen: Übersicht über die Sondererhebung des BMVI zum Taxen- und Mietwagenverkehr. Zweites „Verlässlich ist modern“-Poster als Argumentationshilfe für gewerbepolitische Fragen.
23/18	02.07.18	Einladung zur BZP-Mitgliederversammlung/Europäischen Taximesse vom 31.10.-03.11.2018 in Köln; Achtung: Die Hotelbuchung muss bis 30. Juli 2018 erfolgen!
24/18	06.07.18	Fahrverbots-Urteile des BVerwG: Kommunen sind bei Grenzwertüberschreitungen zu Fahrverboten nicht nur berechtigt, sondern in den Grenzen der Verhältnismäßigkeit auch verpflichtet. Zonale Fahrverbote für Euro-5-Diesel sind danach bereits ab September 2019 möglich, das lokale Gewerbe sollte sich rechtzeitig um Ausnahmeregelungen bemühen!
25/18	06.07.18	Toyota Hybrid Taxi Challenge 2018; Hybridfahrzeuge im Praxis-Test
26/18	12.07.18	Endgeräte-Aktion der Telekom zur Einführung der neuen Business Mobil Tarife: Huawei-Smartphones für 1 Euro!
27/18	27.07.18	50% Rabatt-Exklusivangebot für BZP-Mitglieder: Sky-Komplettpaket 24 Monate lang für 34,99 €!
28/18	07.08.18	Parlamentarischer Abend des BZP am Mittwoch, den 17. Oktober 2018 in der Landesvertretung der Hansestadt Bremen!
29/18	16.08.18	Bitte um kurzfristige Überprüfung Ihrer Kontaktdaten für unseren Geschäftsbericht 2017/2018
30/18	27.08.18	Drittes „Verlässlich ist modern“-Poster als Argumentationshilfe für gewerbepolitische Fragen
31/18	30.08.18	BZP-Mitgliederversammlung/Europäische Taximesse am 31.10. bis 03.11.2018 in Köln hier: BZP-Delegierten sind eingeladen zum „Ankertreff 2018“ – präsentiert von Michael Much
32/18	04.09.18	BZP-Herbstveranstaltung/Europäische Taximesse 2018 hier: Übersendung von Möglichkeiten zur Abendgestaltung am 01.11.2018
33/18	14.09.18	Handreichung des BZP zur Dieseldebatte, WLTP, Euro 6d-TEMP und Co.: Den Unternehmen wird empfohlen, nur noch Euro 6 d TEMP-zertifizierte Fahrzeuge anzuschaffen.
34/18	26.09.18	Zeit für die Umrüstung auf Winterreifen – bei A.T.U mit 10 % Rabatt. Andere Topkonditionen für BZP-Mitglieder: Scheibenaustausch 30%, Zubehör 10 % und 20% Nachlass bei Dienstleistungen!
35/18	27.09.18	8. Internationales Taxiforum der IRU am Freitag, den 2. November 2018   09:30 – 14:00 Uhr   KölnMesse – Kristallsaal
36/18	10.10.18	Europäische Taximesse am 2./3.11.2018 in Köln hier: Vorlage für Funkdurchsagen
37/18	11.10.18	Neu aufgelegte Sonderkonditionen bei mobile GARANTIE - Bis zu 264 Euro Ersparnis für BZP-Mitglieder noch bis Jahresende 2018!
38/18	12.10.18	BZP-Mitgliederversammlung/Europäischen Taximesse vom 31.10. – 03.11.2018 in Köln; hier: Tagesordnung für die Mitgliederversammlung am 01. November 2018
39/18	12.10.18	BZP-Herbstveranstaltung/Europäische Taximesse vom 31.10. – 03.11.2018
40/18	17.10.18	Mercedes-Benz 4-Monatskalender 2019
41/18	19.10.18	Winterreifen und Winterkompletträder für die Taxi- und Mietwagenkunden von Mercedes-Benz!
42/18	24.10.18	BZP-Herbstveranstaltung/Europäische Taximesse vom 31.10. bis 03.11.2018
43/18	31.10.18	Neues Sky Exklusivangebot für BZP-Mitglieder: 24 Monate lang 50% - jetzt auf jedes Sky Paket!
44/18	12.11.18	Umzug der BZP-Geschäftsstelle
45/18	03.12.18	BZP-Geschäftsstellenumzug nach Berlin ist vollzogen: Arbeitsfähigkeit hergestellt, neue Ansprechpartner in der BZP-Geschäftsstelle!
46/18	04.12.18	Rückblick auf die BZP-Mitgliederversammlung und Europäische Taximesse 2018 in Köln: „Das PBefG ist in Ordnung – es muss nicht zwingend verändert werden!“
47/18	04.12.18	„Verlässlich ist modern“: Im Rahmen der Imagekampagne stellt der BZP dem Gewerbe drei Kurzfilme kostenlos zur Verfügung!
48/18	14.12.18	Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in intensiver Diskussion mit dem BZP über die Rolle des Taxigewerbes bei der Einführung der alternativen Antriebe sowie zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes
49/18	20.12.18	Arbeitsrechtliche Informationen: Neuer Mindestlohn und neue Arbeitszeitfiktion des Teilzeit- und Befristungsgesetzes bei Arbeit auf Abruf
50/18	20.12.18	Krankenförderung mit Taxi und Mietwagen im Jahr 2019: Unternehmer- und Patienteninfoblätter!



# Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

## Jahresvergleich einer durchschnittlichen Kostenkalkulation

Graue bis schwarze Wolken ziehen am Konjunkturhimmel auf, die Phase wirtschaftlicher Stabilität in der Bundesrepublik scheint sich dem Ende zuzuneigen. Trumpsche Handelskriege destabilisieren die Weltkonjunktur, in Europa drohen durch das Brexit-Chaos enorme Risiken nicht nur für exportorientierte Unternehmen, sondern für ganze Volkswirtschaften. Auch das jahrzehntelang wirtschaftlich verwöhnte Deutschland steht am Rande einer Rezession.

Das grundsätzlich konjunktursensible Taxi- und Mietwagen-gewerbe konnte auch in den „fetten Jahren“ keine nachhaltige Auftragssteigerung verzeichnen, vielmehr verharren die Fahrgastzahlen seit 2011 auf weitgehend konstantem, eher niedrigem Niveau. Umso bedrohlicher erscheinen da die sich verfins-ternden Aussichten.

Hinzu kommen „neue Mobilitätsanbieter“, die sich mit der enormen Finanzmacht von Konzernen die Rosinen aus dem Beförderungsmarkt picken und dabei teilweise im Graubereich des gesetzlichen Ordnungsrahmens operieren, vereinzelt ihn aber auch vorsätzlich ignorieren. Diese Anbieter treten mit dem Versprechen an, Mobilitätslücken zu schließen und die öffentlichen Verkehrsangebote sinnvoll zu ergänzen, um so den Individualverkehr im Sinne einer Verkehrswende zurückzudrängen.

Tatsächlich aber wird alter Wein in neuen Schläuchen verkauft: Die Herausforderer operieren ausschließlich in den viele Fahraufträge versprechenden Großstadtzentren und deren Hotspots. Die Randgebiete der Ballungszentren und insbesondere die ländlichen Regionen werden nicht versorgt, da hier Verkehrsangebote meist unrentabel sind. Damit schöpfen sie

Stand 01.10.2019 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

### Ertragsberechnung eines Taxibetriebes in München

	1995	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 1995 – 2019
<b>Einnahmen</b>	<b>29.867</b>	<b>35.278</b>	<b>40.136</b>	<b>45.835</b>	<b>48.090</b>	<b>48.841</b>	<b>48.598</b>	<b>51.962</b>	<b>+ 74,0 %</b>
Fixe Kosten	13.733	15.065	15.720	15.862	16.254	16.301	16.350	16.842	+ 22,6 %
Variable Kosten	3.575	5.273	6.343	6.572	6.121	6.418	6.797	7.042	+ 97,0 %
Rentenversicherung	18,6 %	19,5 %	19,9 %	18,7 %	18,7 %	18,7 %	18,6 %	18,6 %	
Krankenversicherung (mit Krankentagegeldanspruch)*	17,4 %	17,4 %	14,9 %	15,4 %	15,6 %	15,6 %	15,5 %	15,3 %	
Pflegeversicherung	1 %	1,7 %	1,95 %	2,35 %	2,35 %	2,55 %	2,55 %	3,05 %	
Summe o.g. Versicherungen	5.756	8.390	8.799	9.521	9.803	9.867	10.226	10.557	+ 83,4 %
<b>zu versteuerndes Einkommen</b>	<b>6.800</b>	<b>6.550</b>	<b>9.274</b>	<b>13.880</b>	<b>15.912</b>	<b>16.255</b>	<b>15.225</b>	<b>17.521</b>	<b>+ 157,7 %</b>
<b>monatliches Einkommen</b>	<b>567</b>	<b>546</b>	<b>773</b>	<b>1.157</b>	<b>1.326</b>	<b>1.355</b>	<b>1.269</b>	<b>1.460</b>	<b>+ 157,7 %</b>
Anschaffungskosten Fahrzeug**	22.260	30.487	31.130	33.255	33.740	33.920	34.170	35.250	+ 58,4 %
<b>Gewinn aus Gewerbebetrieb</b>	<b>12.557</b>	<b>14.940</b>	<b>18.073</b>	<b>23.401</b>	<b>25.715</b>	<b>26.122</b>	<b>25.451</b>	<b>28.078</b>	<b>+ 123,6 %</b>

\* bis 2009 AOK, ab 2010 TKK mit zusätzlichem Wahltarif \*\* 1991-1996: DB W 124 200 D, 1997 - 1998: DB W 210 E 220 D, ab 1999 DB W210 E 200 CDI, ab 2003 DB W 211 E 200 CDI (ab 2005 mit DPF), ab 2006 DB W 211 E 200 CDI „Das Taxi“, ab 2009 DB W 212 E 200 CDI „Das Taxi“, ab 2014 DB W 212 E 200 Blue Tec „Das Taxi“, ab 2016 DB W 213 E 200 d „Das Taxi“.

## Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

Stand 01.10.2019 • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

### Einnahmen eines Taxibetriebes 1995 bis 2019

	1995	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 1995 – 2019
Kilometerleistung	34.360	35.950	39.400	40.200	40.200	40.200	40.000	40.000	+ 16,4 %
Bruttoumsatz pro Kilometer	0,93	1,05	1,09	1,22	1,28	1,30	1,30	1,39	+ 49,5 %
<b>Bruttoeinnahmen</b>	<b>31.974</b>	<b>37.748</b>	<b>42.946</b>	<b>49.044</b>	<b>51.456</b>	<b>52.260</b>	<b>52.000</b>	<b>55.600</b>	<b>+ 73,9 %</b>

Stand 01.10.2019 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

### Fixe Kosten des Taxigewerbes 1995 bis 2019

	1995	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung 1995 – 2019
Abschreibung AfA <sup>1</sup>	4.452	5.081	5.188	5.543	5.623	5.653	5.695	5.875	+ 32,0 %
Kapitalzins	603	1.189	931	994	1.009	1.014	1.022	1.054	+ 74,8 %
Zinssatz für Kfz.-Finanzierung	2,9 %	3,9 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	2,99 %	
Kraftfahrzeugsteuer	379	379	340	340	340	340	340	340	- 10,2 %
Kfz.-Haftpflicht (100%)	3.270	2.456 <sup>2</sup>	3.314 <sup>2</sup>	3.412 <sup>2</sup>	+ 4,4 %				
Vollkasko (500 Euro SB)	2.222	1.985	2.059	1.529	1.743	1.743	1.743	1.788	- 19,5 %
Garagenmiete	429	660	720	840	900	900	900	1.050	+ 144,8 %
Rechtsschutzversicherung	104	130	183	183	183	183	153	153	+ 47,1 %
Eichgebühren	30	53	53	77	77	77	77	84	+ 181,3 %
TÜV - BOKraft	35	43	53	68	70	72	70	70	+ 100 %
Berufsgenossenschaft	412	389	368	353	387	387	387	307	- 25,5 %
Gebühren Funk/Telefon	571	1.016	1.016	1.016	1.016	1.016	1.016	1.116	+ 95,4 %
Verbandsbeitrag	61	72	0 <sup>3</sup>	- 100 %					
Telefonie	307	368	420	400	400	400	360	300	- 2,3 %
Jahresabschluss o. Buchführung	409	600	600	680	680	680	720	740	+ 80,9 %
Allg. Verwaltungskosten	358	450	450	490	490	490	500	500	+ 39,7 %
Standplatzgebühren	72	175	0 <sup>3</sup>	- 100 %					
Abgasuntersuchung	20	20	25	35	22	22	53	53	+ 165 %

<sup>1</sup> vor 2003 5 Jahre AfA, ab 2003 6 Jahre AfA • <sup>2</sup> ab 2003 mit 1.000 Euro SB • <sup>3</sup> Inklusivleistung der Taxi-München eG

## Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

nicht nur die lukrativen Bedienggebiete für das Taxigewerbe ab, auch der klassische ÖPNV-Linienverkehr wird erheblich kannibalisiert. In den bereits von solchen Plattformen bedienten Städten werden vom Taxigewerbe Umsatzeinbußen von bis zu 20 Prozent berichtet. Da diese Musterkalkulation aber vor allem der allgemeinen Darstellung der Kostenentwicklung dient, bleiben Fahrtenrückgänge im Münchener Taxigewerbe unberücksichtigt, weshalb der Kilometeransatz (hier: 40.000 km) unverändert fortgeführt wird. Trotzdem muss vergegenwärtigt werden, dass in der realen Situation der betroffenen Städte bei entsprechenden Fahrtenrückgängen ein wirtschaftlicher Betrieb der Taxiunternehmen nicht mehr möglich sein wird, was auch anhand dieser Kalkulation (bei einer Reduktion des Kilometer- und damit Umsatz-Ansatzes beispielsweise um 20 %) einfach nachvollziehbar ist.

Auf der positiven Seite ist festzuhalten, dass die Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes zum 1.1.2015 nicht die ursprünglich befürchteten, verheerenden Auswirkungen auf die Branche hatte. Die Unternehmer haben reagiert und setzen Fahrzeuge wie Fahrpersonal vermehrt bedarfsgerecht ein. Die durch den Mindestlohn verursachten Kostensteigerungen konnten meistens durch Tarifierhöhungen und deutliche Steigerungen bei den Entgelten für Krankenfahrten zumindest teilweise kompensiert werden. Bereits jetzt muss allerdings festgestellt werden, dass die Taxiversorgung in Städten aufgrund der Steigerungen der Einsatzkosten durch den Mindestlohn zumindest in den Schwachlastzeiten problematischer wird. In einigen ländlichen Regionen haben sich die Betriebe ganz zurückgezogen oder bieten nur noch eine eingeschränkte Bedienung an.

Allerdings ist unser selbstfahrender Unternehmer in der Musterkalkulation vom Mindestlohn am wenigsten betroffen. Die Berechnung zeigt aber auch, dass selbst bei Jahresumsätzen von gut 55.000 € und allem unternehmerischen Fleiß und Risiko nach allen Kosten gerade einmal ein monatliches Einkommen von weniger als 1.500 € für den Unternehmer zu erwirtschaften ist. Entsprechend höher müssen die Umsätze bei Personalein-

satz sein, um langfristig erfolgreich wirtschaften zu können.

Bei der Gesamtbetrachtung wird also trotz der dargestellten konjunkturellen Risiken und Wettbewerbsverzerrung durch „neue Anbieter“ ein weiterhin stabiles Fahrtenaufkommen zugrunde gelegt.

**Bitte beachten Sie: Die hier dargestellte Kostenkalkulation basiert auf einem in der Großstadt München tätigen so genannten Einschichtbetrieb, in dem der Unternehmer selbst fährt und keinen Fahrer einsetzt. Sie ist daher insbesondere seit Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes nicht auf Betriebe mit Personaleinsatz übertragbar. Für eine Kostenkalkulation solcher Betriebe empfehlen wir den auf [www.bundesverband.taxi](http://www.bundesverband.taxi) verfügbaren Tarifrechner.**

**Bitte beachten Sie weiter:** Wegen der hohen Dichte von Standplätzen mit Direktrufsäulen und bis dahin nur einer Zentrale in München wurde bei den Berechnungen bis 2000 von einem im bundesweiten Vergleich sehr geringen Leerfahrtenanteil von rund einem Drittel ausgegangen. Ab den Berechnungen für 2001 wurde ein Leerfahrtenanteil von 40 % angesetzt, um der zunehmenden Anzahl von Bestellfahrten mit längeren Anfahrtswegen gerecht zu werden.

Bei jeweiligen Wirtschaftlichkeitsberechnungen muss die regionale Nachfragesituation neben individuellen Kostenstrukturmerkmalen eines Betriebes genauso berücksichtigt werden wie der Umstand, dass die Unterscheidung zwischen Ein- und Mehrwagenbetrieben und insbesondere auch der Einsatz von Fahrpersonal erhebliche Auswirkungen auf die Ergebnisse haben, was sich durch die Einführung des gesetzlichen Mindestlohnes zum 1.1.2015 und dessen nachfolgende Erhöhungen abermals deutlich verschärft. Darüber hinaus ist die Kalkulation auch nicht geeignet, die teilweise sehr erheblichen Unterschiede in der Ertragssituation zwischen städtischen und ländlichen Regionen mit anderen tariflichen und geografischen Strukturen deutlich zu machen. In ländlichen Gebieten ist bspw. von ei-

## Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

nem Besetztfahrtenanteil von unter 50 % und dem Überwiegen von Familienbetrieben auszugehen, während die städtischen Unternehmen durch die Zentralenanbindung geprägt sind. So kann es selbst innerhalb von Städten zu erheblichen Differenzen bei ansonsten vergleichbaren Betrieben kommen: Konkurrieren hier mehrere Zentralen, werden die bei einer kleineren Zentrale organisierten Unternehmen aufgrund der geringeren Fahrzeugdichte in aller Regel einen höheren Leerfahrtenanteil haben. Diese mannigfaltigen Faktoren müssen bei jeder realistischen Ertragsberechnung beachtet werden!

Zurück zur Ertragsberechnung für das Jahr 2019: wie bereits dargestellt, wird in der Kalkulation ein weitgehend stabiles Fahrtenaufkommen und damit ein seit 2012 fast unveränderter Kilometeransatz zu Grunde gelegt. Dieses absolut ziemlich niedrige Fahrtenaufkommen geht mit einem weiterhin hohen Kostendruck auf das Gewerbe einher. Zwar bleiben die Steigerungen, auch durch regelmäßige Aktionen der Automobilindustrie gebremst, weiterhin in einem überschaubaren Rahmen. Jedoch belasten hohe Einzelpositionen wie z.B. die Kfz-Versicherungsprämien die Unternehmen stark, die aktuellen Ersparnisse durch relativ günstige Kraftstoffpreise entlasten dabei nicht nachhaltig. Zudem drohen erhebliche Preissteigerungen durch die bereits beschlossenen CO<sub>2</sub>-Steuern. Die durch den Mindestlohn deutlich gestiegenen Personalkosten bleiben bei dieser Berechnung sogar völlig außen vor.

Der vorliegenden Kalkulation unseres selbstfahrenden Musterunternehmers wurde zugrunde gelegt, dass dieser aufgrund der schlechten Ertragslage ab 2001 zu längeren Einsatzzeiten gezwungen ist, um die Kosten abzudecken. Hierdurch ist die Kilometerleistung selbst in Jahren allgemeinen Fahrteneinbruchs – also vor allem 2001 und 2002, aber auch 2009 – gestiegen, gleichzeitig kam es zu längeren Anfahrtswegen und damit einem höheren Leerfahrtenanteil. Im Jahr 2003 reagierte unser Musterunternehmer auf die verschlechterte Ertragslage erstmals mit einer längeren Haltedauer seines Fahrzeuges, die sich in der von 5 auf 6 Jahre verlängerten

Afa widerspiegelt. Zudem nutzt er die Option, seine Kfz-Haftpflicht-Prämien durch Vereinbarung einer Selbstbeteiligung deutlich zu senken. Tariferhöhungen in den Jahren 2003, 2006, 2010, 2013, 2016 und zuletzt 2019 führten jeweils zu gestiegenen Bruttoumsätzen pro Kilometer.

Bitte beachten Sie weiter, dass einige kalkulatorischen Kosten in der Praxis häufig gar nicht oder nicht in der zugrunde gelegten Höhe anfallen, weil sie z.B. durch Eigenleistung oder Eigentumsnutzung nicht entstehen oder wegfallen. Auch Schadenfreiheitsrabatte bei Versicherungen finden ebenso wenig Berücksichtigung in der Kalkulation wie der evtl. Wiederverkaufswert des Fahrzeuges.

In der Gesamtschau muss angesichts von realistischen Erträgen im Bereich von monatlich noch nicht einmal 1.500 Euro für den zeit- und kräftezehrenden Einsatz als Unternehmer mit nicht unerheblichen Risiken eine weiterhin kritische Ertragslage festgestellt werden, die sich in den Unternehmen mit Personaleinsatz durch den Mindestlohn sogar deutlich verschärft hat. In den Regionen, in denen die Umsätze das Bezahlen des Mindestlohnes auf Dauer nicht ermöglichen, werden Angebote und damit Arbeitsplätze mittelfristig verschwinden. Hinzu kommt die existenzielle Bedrohung durch die „neuen Anbieter“, die das traditionelle Gewerbe mit hochsubventionierten Dumpingpreisen an die Wand drücken. Das öffentliche Verkehrsangebot „Taxi“ – ein Instrument der verfassungsrechtlich garantierten Daseinsvorsorge – droht vielerorts auszusterben.

Die aufgeführten Veränderungen in den Rahmenbedingungen wie der Mindestlohn sowie auch neue Wettbewerber erfordern, dass sich die Taxibranche in vielen Bereichen neu aufstellt. Bei diesem Krafttakt ist das Gewerbe zwingend auf funktionierende Rahmenbedingungen angewiesen, die einen fairen Wettbewerb sicherstellen.

## Erläuterungen zur wirtschaftlichen Lage

Stand 01.10.2019 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

### Variable Kosten des Taxigewerbes 1995 bis 2019

	1995	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	Verhältnis 1995 – 2019
Treibstoffkosten	1.686	3.200	4.019	4.060	3.578	3.859	4.240	4.280	+ 153,9 %
Durchschnittlicher Dieselpreis	0,49	0,98	1,02	1,01	0,89	0,96	1,06	1,07	+ 118,4 %
1 Satz Reifen	266	383	444	450	464	464	456	471	+ 77,1 %
Wartung und Reperatur	1.093	1.143	1.288	1.455	1.455	1.471	1.464	1.645	+ 50,5 %
Euro pro 100 km	3,18	3,18	3,27	3,54	3,62	3,62	3,66	4,11	
Motoröl (0,5 l / 1.000 km) <small>vor 2000: 1 l / 1.000 km</small>	121	81	183	187	187	187	200	200	+ 65,3 %
Ölkosten Euro pro Liter	3,53	4,50	9,29	9,29	9,29	9,29	10,00	10,00	
Wagenpflege	409	409	409	420	437	437	437	446	+ 9,0 %



Stand 01.10.2019 • Alle Angaben netto in Euro • Angaben für Einschichtbetrieb am Beispiel der Stadt München

### Anschaffungskosten des Taxigewerbes 1995 bis 2019

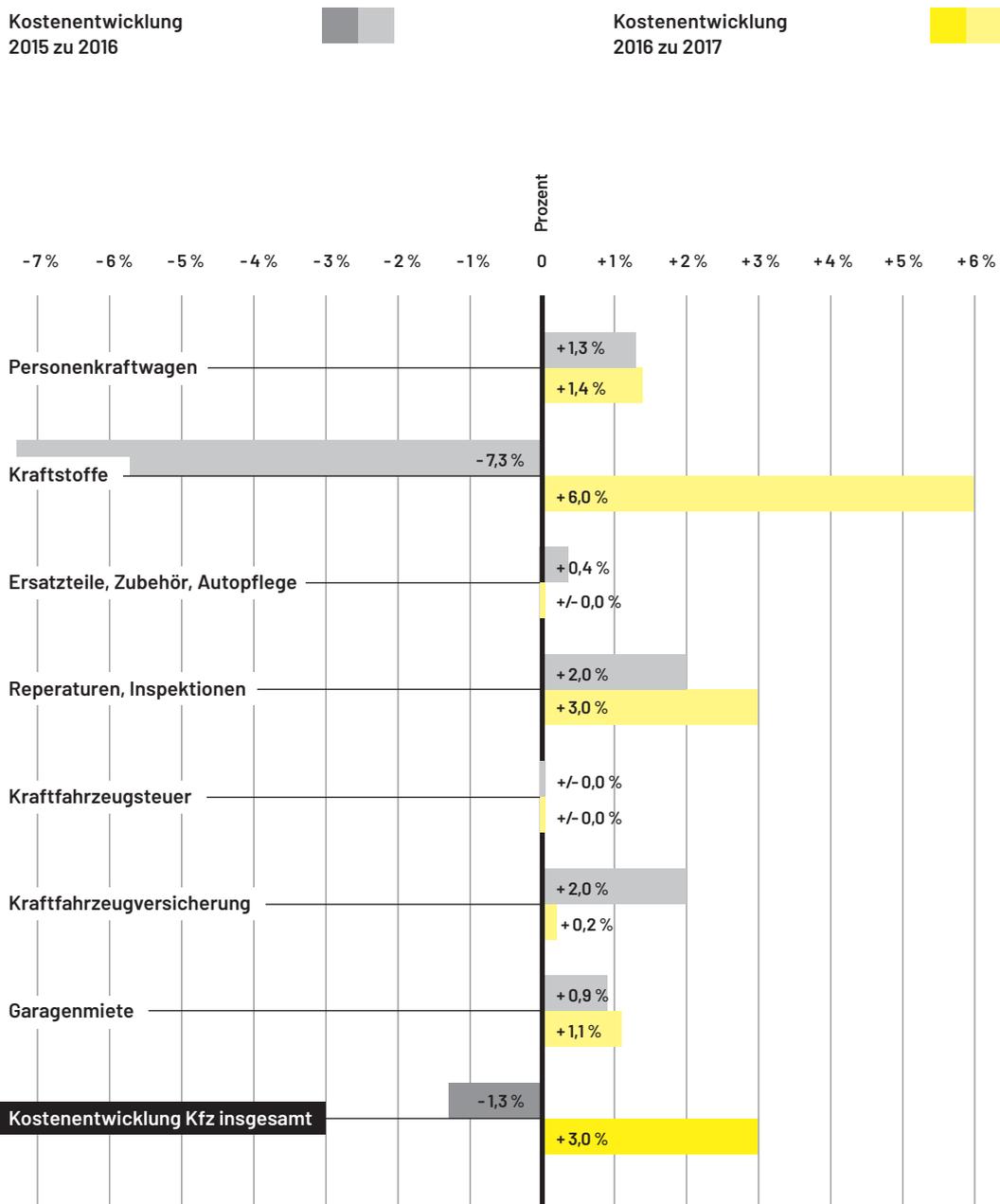
	1995	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	Verhältnis 1995 – 2019
Mercedes <small>200 D (1995) - E 200 d (ab 2017)</small>	21.934	30.950	28.540	29.900	30.500	30.680	30.930	31.980	+ 45,8 %
Taxi-Paket	639 <sup>1</sup>	995 <sup>2</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	
Automatikgetriebe	1.319	1.790	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	(0) <sup>5</sup>	
Rabatt	2.278	3.929 <sup>3</sup>	8.770 <sup>6</sup>	9.620 <sup>6</sup>	8.615 <sup>6</sup>	10.235 <sup>6</sup>	10.235 <sup>6</sup>	10.305 <sup>6</sup>	+ 352,4 %
Überführung & Zulassung	284	383	557	700	800	800	800	830	+ 192,3 %
Funkgerät	777	690	1.605 <sup>7</sup>	2.055 <sup>8</sup>	2.055 <sup>8</sup>	2.055 <sup>8</sup>	2.055 <sup>8</sup>	2.055 <sup>8</sup>	+ 106,6 %
Taxameter	608	455	285	385	385	385	385	385	-36,7 %
Dachzeichen	90	148	143	215	0 <sup>9</sup>	0 <sup>9</sup>	0 <sup>9</sup>	0 <sup>9</sup>	

<sup>1</sup> Ausweitung des Taxi-Paketes • <sup>2</sup> Beim MB 200 CDI aufgrund Sonderaktion in den Jahren 2004/2005 kostenlos, deshalb in der Kalkulation unberücksichtigt • <sup>3</sup> ohne Berücksichtigung von Sonderaktionen • <sup>4</sup> 1997 - 2015 mit stillem Alarm • <sup>5</sup> Ab 2006 Sondermodell „Das Taxi“, Ausstattungspaket beinhaltet u.A. Taxivorrüstung und Automatikgetriebe • <sup>6</sup> Gegenüber dem kalkulatorischen Listenpreis eines entsprechend ausgestatteten Serienfahrzeuges • <sup>7</sup> Analoges Funkgerät + GPRS-Datenfunkeinheit • <sup>8</sup> neues Datenfunksystem • <sup>9</sup> ab 2015 Teil des Taxipaketes

# Kostenentwicklung Kfz 2016 zu 2017

Entnommen: „Verkehr in Zahlen 2018/2019“. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Relative Veränderungen gegenüber den entsprechenden Vorjahresergebnissen.



# Taxitarife deutscher Großstädte

Eine Auswahl weiterer Tarife finden Sie unter [www.bundesverband.taxi](http://www.bundesverband.taxi)

\*) sowie an Sonn- und Feiertagen

Stadt	Grundpreis	km-Preis	Wartezeit	Zuschlag	Sondertarife
<b>Berlin</b> seit 01.10.2019	3,90 €	bis 7 km 2,30 € / km ab 7 km 1,65 € / km	1. Min frei, ab 2. Min 33,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 5,00 € Flughafenzuschlag (Tegel) 0,50 €	Kurzstrecke 6,00 € für max. 2 km
<b>Dortmund</b> seit 10.09.2019	von 6 bis 22 Uhr 4,50 €, von 22 bis 6 Uhr 5,00 €	6 - 22 Uhr 0 - 1 km: 2,50 € ab 2. km: 1,75 € 22 - 6 Uhr 0 - 1 km: 2,40 € ab 2. km: 1,90 €	30,00 € pro Stunde, zwischen 6 & 22 Uhr* 35,00 € pro Stunde	ab 4 Personen 5,50 € Zuschlag	
<b>Duisburg</b> seit 01.09.2017	5,50 € (incl. 1,5 km & 9,2 bzw. 9,7 Min, Großraum 11,40 €)	von 6 bis 22 Uhr 2,00 €, von 22 bis 6 Uhr 2,10 €	19,50 € pro Stunde	Tier 2,00 € (ausg. Blindenhund) Kreditkartenzahlung 2,00 € EC-Kartenzahlung 1,00 €	
<b>Dresden</b> seit 15.12.2018	3,90 €	5 - 20 Uhr 0 - 3 km: 2,30 € 5 - 20 Uhr ab 4. km: 2,00 € 20 - 5 Uhr 0 - 3 km: 2,40 €* 20 - 5 Uhr ab 4. km: 2,10 €*	bis 2 Min 12,00 € pro Std., ab 3. Min 27,00 € pro Std., zwischen 5 & 23 Uhr 30,00 € pro Stunde	Großraumtaxi mehr als 4 Personen 5,00 € Zuschlag	
<b>Essen</b> seit 09.01.2015	4,00 €	von 6 bis 22 Uhr 2,00 €, von 22 bis 6 Uhr 2,10 €	bis 3 Min 20,00 € pro Stunde ab 4. Min 30,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug oder Kombifahrzeug 5,00 € Zuschlag	
<b>Frankfurt</b> seit 13.01.2016	3,50 €	die ersten 15 km je 2,00 €, ab dem 16. km je 1,75 €	33,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 7,00 €, ab 6 Personen 8,00 €, ab 7 Personen 9,00 €, ab 8 Personen 10,00 €	Stadtrundfahrt mit ge- prüfem Taxi-Gästeführer Standardtour: 78,- € & Transfer Airport-City: 90,- € & retour: 105,- €
<b>Hamburg</b> seit 01.06.2017	von 7 bis 10 Uhr & 16 bis 19 Uhr 3,50 €, 4,20 €	7 - 10 Uhr 16 - 19 Uhr 2,45 € (0 - 4 km) 2,50 € 2,20 € (5 - 9 km) 2,30 € 1,50 € (ab 10. km) 1,60 €	1. Min frei, ab 2. Min 30,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 6,00 € Zuschlag	
<b>Köln</b> seit 09.01.2019	3,90 €	bis 7 km 2,00 € / km ab 8 km 1,80 € / km	30,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 6,00 € Zuschlag	Stadtrundfahrten Große Tour 80,00 € Kleine Tour 50,00 €
<b>Leipzig</b> seit 07.01.2015	3,50 €	5 - 20 Uhr 20 - 5* Uhr 2,50 € 2,70 € 1,80 € (ab 3 km) 2,00 € 1,70 € (ab 11. km) 1,80 €	25,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 7,00 € Zuschlag	
<b>Magdeburg</b> seit 01.12.2014	3,50 €	1. bis 2. km 2,50 € / km ab 3. km 1,90 € / km	24,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug ab 5 Personen 8,00 € Zuschlag je Koffer 0,40 € Tiere 1,60 €	
<b>München</b> seit 01.03.2019	3,70 €	0 bis 5 km 2,00 € 5 bis 10 km 1,80 € ab 10. km 1,70 €	30,00 € pro Stunde	Bestellung 1,40 € Koffer 0,70 € Tiere 0,70 € (ausg. Blindenhund) mehr als 4 Pers. 7,00 €	Transfer Messe-Flughafen 67,00 €
<b>Rostock</b> seit 01.06.2017	von 6 bis 22 Uhr 2,90 €, von 22 bis 6 Uhr 3,00 €	6 - 22 Uhr 22 - 6 Uhr 3,00 € (0 - 1 km) 3,10 € 2,40 € (2 - 3 km) 2,60 € 1,60 € (ab 4. km) 1,70 €	35,00 € pro Stunde	Großraumfahrzeug oder Kombifahrzeug ab 4 Personen 5,00 € Zuschlag bei Bestellung	

# Entwicklung der Taxizahlen

## Anzahl der Taxen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	802	2.110	3.467	3.784	3.750	3.943	3.878	3.937	3.910	4.448	+ 13,8 %
Bayern	1.480	4.457	5.718	6.449	7.000	6.854	7.352	7.636	8.021	7.880	- 1,8 %
Berlin	1.172	4.241	5.0617	7.069	6.945	6.909	6.468	7.065	7.397	8.313	+ 12,4 %
Brandenburg	-	-	-	1.498	1.341	1.272	1.185	1.689	1.332	1.345	+ 1,0 %
Bremen	413	581	711	755	757	561	693	569	668	640	- 4,2 %
Hamburg	1.925	3.388	3.719	3.627	3.843	4.014	3.486	3.377	3.528	3.138	- 11,1 %
Hessen	1.099	1.796	3.059	3.577	3.893	4.093	3.611	4.003	4.017	4.106	+ 2,2 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	1.226	1.055	1.042	1.066	989	853	1.010	+ 18,4 %
Niedersachsen	461	1.360	3.101	3.734	3.955	4.409	4.303	2.880	4.462	4.423	- 0,9 %
Nordrhein-Westfalen	1.402	4.117	10.195	10.959	11.517	11.596	9.974	10.067	11.229	10.092	- 10,1 %
Rheinland-Pfalz	423	557	1.095	1.208	1.243	1.282	1.294	1.478	1.480	1.549	+ 4,7 %
Saarland	102	210	632	588	625	573	559	467	471	499	+ 5,9 %
Sachsen	-	-	-	3.702	2.853	2.738	2.633	2.392	2.521	2.511	- 0,4 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	1.423	1.345	1.178	1.080	1.102	1.111	1.046	- 5,9 %
Schleswig-Holstein	202	457	1.233	1.144	1.395	1.673	1.657	1.600	1.815	1.582	- 12,8 %
Thüringen	-	-	-	1.610	1.020	893	788	741	739	720	- 2,6 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>9.481</b>	<b>23.274</b>	<b>38.051</b>	<b>52.353</b>	<b>52.537</b>	<b>53.030</b>	<b>50.027</b>	<b>49.992</b>	<b>53.554</b>	<b>53.302</b>	<b>- 0,5 %</b>

\* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

# Entwicklung der Mietwagenzahlen

Anzahl der Mietwagen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	2.199	1.806	2.931	3.364	2.858	2.989	3.207	3.926	4.215	4.819	+ 14,3 %
Bayern	2.443	2.814	2.477	3.012	2.624	3.039	3.452	4.042	4.682	5.316	+ 13,5 %
Berlin	201	655	303	586	432	764	880	1.323	1.537	1.593	+ 3,6 %
Brandenburg	-	-	-	91	641	981	1.246	1.304	1.909	2.347	+ 22,9 %
Bremen	154	211	75	140	82	40	44	83	124	158	+ 27,4 %
Hamburg	170	104	138	126	123	168	203	298	325	380	+ 16,9 %
Hessen	1.406	1.628	1.541	1.920	1.495	2.240	2.494	3.238	3.648	4.234	+ 16,1 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	101	211	342	516	771	800	1.116	+ 39,5 %
Niedersachsen	3.139	2.537	3.027	2.580	2.712	2.966	3.067	2.530	3.698	3.710	+ 0,3 %
Nordrhein-Westfalen	3.625	5.427	4.282	4.699	4.145	4.592	5.305	6.131	7.922	8.493	+ 7,2 %
Rheinland-Pfalz	1.009	1.069	1.882	1.767	1.166	1.132	1.310	1.642	1.562	1.627	+ 4,2 %
Saarland	291	287	349	337	181	245	293	247	281	308	+ 9,6 %
Sachsen	-	-	-	264	746	1.357	1.593	1.895	2.403	2.578	+ 7,3 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	260	418	686	855	1.065	1.274	1.414	+ 11,0 %
Schleswig-Holstein	889	709	644	727	633	636	572	563	520	451	- 13,3 %
Thüringen	-	-	-	102	470	665	743	840	1.055	1.049	- 0,6 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>15.526</b>	<b>17.262</b>	<b>17.649</b>	<b>20.076</b>	<b>18.937</b>	<b>22.842</b>	<b>25.780</b>	<b>29.898</b>	<b>35.955</b>	<b>39.593</b>	<b>+ 10,1 %</b>

\* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

# Entwicklung der Anzahl der Fahrzeuge mit „Mischkonzession“

Anzahl der Fahrzeuge mit Mischkonzessionen zwischen 1960 und 2016



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	370	476	437	399	575	592	548	663	712	684	- 3,9 %
Bayern	745	891	1.014	914	792	832	697	621	491	421	- 14,3 %
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Brandenburg	-	-	-	75	102	127	146	196	230	216	- 6,1 %
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hessen	163	268	285	374	227	233	254	248	243	205	- 15,6 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	-	13	34	2	2	2	0,0 %
Niedersachsen	303	587	527	341	373	252	243	269	241	220	- 8,7 %
Nordrhein-Westfalen	365	722	256	89	115	244	235	34	25	14	- 44,0 %
Rheinland-Pfalz	204	304	93	82	148	105	63	45	77	150	+ 94,8 %
Saarland	8	16	9	32	30	20	18	18	17	19	+ 11,8 %
Sachsen	-	-	-	265	267	301	343	300	271	243	- 10,3 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	232	295	350	289	227	204	307	+ 50,5 %
Schleswig-Holstein	140	414	180	325	441	555	442	480	491	380	- 22,6 %
Thüringen	-	-	-	196	248	257	257	284	287	226	- 21,3 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>2.298</b>	<b>3.678</b>	<b>2.801</b>	<b>3.324</b>	<b>3.626</b>	<b>3.902</b>	<b>3.537</b>	<b>3.387</b>	<b>3.291</b>	<b>3.087</b>	<b>- 6,3 %</b>

\* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt



# Strukturdaten Taxi und Mietwagen

## Grunddaten der gewerblichen Personenbeförderung mit PKW

Bundesland	Einwohner	Taxibetriebe	Taxis	Einwohner / Taxis	Mietwagenbetriebe	Mietwagen	Mischkonzessionen	Pkw zur Personenbef.
Baden-Württemberg	10.969.301	1.875	4.448	2.466	954	4.819	684	9.951
Bayern	12.976.491	3.840	7.880	1.647	1.421	5.316	421	13.617
Berlin	3.592.059	2.935	8.313	432	328	1.593	-	9.906
Brandenburg	2.494.648	358	1.345	1.855	442	2.347	216	3.908
Bremen	565.719	288	640	884	34	158	-	798
Hamburg	1.820.932	2.106	3.138	580	92	380	-	3.518
Hessen	6.213.088	1.992	4.106	1.513	930	4.234	205	8.545
Mecklenburg-Vorpommern *	1.609.601	334	1.010	1.594	230	1.116	2	2.128
Niedersachsen	7.962.523	988	4.423	1.800	689	3.710	220	8.353
Nordrhein-Westfalen	17.894.182	3.745	10.092	1.773	1.487	8.493	14	18.599
Rheinland-Pfalz	4.077.581	538	1.549	2.632	426	1.627	150	3.326
Saarland	996.651	150	499	1.997	59	308	19	826
Sachsen	4.081.783	762	2.511	1.625	543	2.578	243	5.332
Sachsen-Anhalt	2.236.252	211	1.046	2.138	268	1.414	307	2.767
Schleswig-Holstein	2.881.926	636	1.582	1.822	154	451	380	2.413
Thüringen	2.158.128	174	720	2.997	263	1.049	226	1.995
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>82.530.865</b>	<b>20.932</b>	<b>53.302</b>	<b>1.548</b>	<b>8.321</b>	<b>39.593</b>	<b>3.087</b>	<b>95.982</b>

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

# Strukturdaten Taxi und Mietwagen

## Exemplarische Daten zur Personenbeförderung mit Pkw in Großstädten

**Erläuterung:** In Großstädten nähert sich die Pkw-Dichte auf zwei Personen pro privatem Pkw. Die „Taxi-Dichte“ schwankt erheblich zwischen 436 Einwohnern pro Taxi in Frankfurt und 1.165 Einwohnern pro Taxi in Dresden. Regionale Besonderheiten wie Tourismus, Messen, Verkehrsflughäfen und Bevölkerungskaufkraft tragen erheblich zum Bedarf an Taxis/Miet-

wagen in den einzelnen Städten bei. Die Taxizahlen nehmen tendenziell ab, die Mietwagenzahlen in fast allen Großstädten zu. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Mietwagen aus den Umlandgemeinden und Transferdienste an den Flughäfen zum Teil erheblich in den Verkehrsmarkt der aufgeführten Städte einwirken!

Stadt	Einwohner	Pkw gesamt	Einwohner pro Pkw	Taxis	Einwohner / Taxi	Mietwagen	Einwohner pro Taxi/Mietw.
Berlin	3.723.914	1.202.892	<b>3,09</b>	8.138	<b>458</b>	2.185	<b>361</b>
Dortmund	590.000	282.290	<b>2,09</b>	580	<b>1.017</b>	264	<b>699</b>
Düsseldorf	637.704	307.571	<b>2,07</b>	1.275	<b>500</b>	458	<b>368</b>
Dresden	551.072	224.893	<b>2,45</b>	473	<b>1.165</b>	165	<b>864</b>
Essen	583.393	285.071	<b>2,05</b>	508	<b>1.060</b>	183	<b>844</b>
Frankfurt	746.878	333.768	<b>2,24</b>	1.712	<b>436</b>	397	<b>354</b>
Hamburg	1.830.584	783.255	<b>2,34</b>	3.171	<b>577</b>	378	<b>516</b>
Köln	1.080.394	480.332	<b>2,25</b>	1.184	<b>912</b>	545	<b>625</b>
Leipzig	591.686	223.734	<b>2,64</b>	622	<b>951</b>	220	<b>702</b>
Saarbrücken	183.050	105.857	<b>1,73</b>	218	<b>840</b>	55	<b>670</b>
München	1.526.056	727.179	<b>2,10</b>	3.336	<b>457</b>	445	<b>404</b>
Rostock	208.409	83.609	<b>2,49</b>	188	<b>1.109</b>	97	<b>731</b>
Stuttgart	632.743	301.508	<b>2,01</b>	686	<b>922</b>	96	<b>809</b>

# Verhältnis Ein- und Mehrwagenunternehmen

Anzahl der Taxibetriebe mit 1, 2, 3 und mehr Taxen



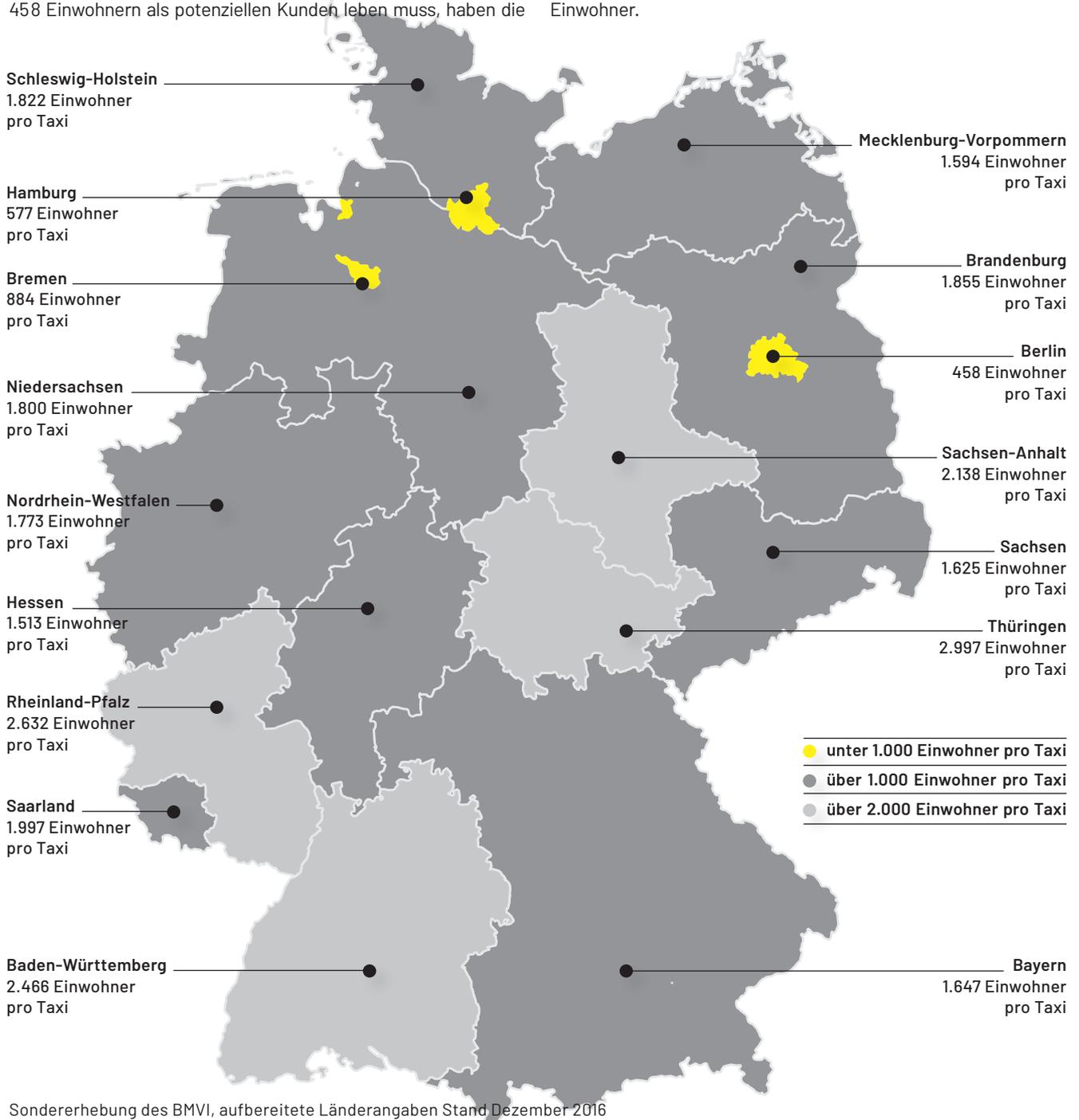
Bundesland	Anzahl Betriebe	1 Taxi	2 Taxen	3 und mehr Taxen
Baden-Württemberg	1.875	1.379 73,5 %	268 14,3 %	227 12,1 %
Bayern	3.840	3.020 78,6 %	399 10,4 %	416 10,8 %
Berlin	2.935	2.374 80,9 %	152 5,2 %	409 13,9 %
Brandenburg	358	246 68,7 %	51 14,2 %	54 15,5 %
Bremen	288	201 69,8 %	45 15,6 %	41 14,2 %
Hamburg	2.106	1.838 87,3 %	113 5,4 %	155 7,4 %
Hessen	1.992	1.562 78,4 %	209 10,5 %	212 10,6 %
Mecklenburg-Vorpommern*	334	221 66,2 %	55 16,5 %	58 17,4 %
Niedersachsen	988	503 50,9 %	162 16,4 %	314 31,8 %
Nordrhein-Westfalen	3.745	2.488 66,4 %	571 15,2 %	609 16,3 %
Rheinland-Pfalz	538	374 69,5 %	76 14,1 %	88 16,4 %
Saarland	150	82 54,6 %	33 22,0 %	35 23,3 %
Sachsen	762	513 67,3 %	126 16,5 %	121 15,9 %
Sachsen-Anhalt	211	135 64,0 %	33 15,6 %	40 18,6 %
Schleswig-Holstein	636	358 56,3 %	104 16,4 %	173 27,2 %
Thüringen	174	107 61,5 %	31 17,8 %	36 20,7 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>20.932</b>	<b>15.401 73,6 %</b>	<b>2.428 11,6 %</b>	<b>2.988 14,3 %</b>

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

# „Taxidichte“ in den Bundesländern

Sehr unterschiedlich ist die „Taxidichte“ in den deutschen Bundesländern und Stadtstaaten. Während in Berlin eine Taxe von 458 Einwohnern als potenziellen Kunden leben muss, haben die

Kollegen in Thüringen ein Potenzial von 2.997 Einwohnern pro Taxi. Im Bundesdurchschnitt kam im Jahr 2016 ein Taxi auf 1.548 Einwohner.



Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

# Entwicklung Zahl der Unternehmen

Anzahl der Taxiunternehmen zwischen 1960 und 2016											
Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	712	1.663	2.306	2.195	2.139	2.191	1.991	1.860	1.746	1.875	+ 7,4 %
Bayern	1.325	3.700	4.499	4.284	4.395	4.146	3.716	3.906	3.972	3.840	- 3,3 %
Berlin	1.136	3.626	3.720	4.227	4.210	3.768	3.284	3.154	3.001	2.935	- 2,2 %
Brandenburg	-	-	-	-	690	560	488	495	383	358	- 6,5 %
Bremen	341	541	639	535	448	271	346	328	316	288	- 8,9 %
Hamburg	1.276	2884	3.064	2.666	2.544	2.248	1.913	2.093	2.150	2.106	- 2,0 %
Hessen	940	1.494	2.296	2.314	2.145	2.169	1.998	2.044	2.028	1.992	- 1,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	689	544*	503	416	323	334	+ 3,4 %
Niedersachsen	306	961	1.539	1.336	1.269	1.130	1.058	861	1.008	988	- 2,0 %
Nordrhein-Westfalen	1.049	2.704	5.928	5.330	5.337	4.848	4.622	4.432	4.179	3.745	- 10,4 %
Rheinland-Pfalz	342	494	710	657	648	655	593	585	573	538	- 6,1 %
Saarland	76	90	248	257	220	207	163	164	153	150	- 2,0 %
Sachsen	-	-	-	2.614	1.624	1.374	1.101	1.000	872	762	- 12,6 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	607	424	307	280	225	211	- 6,2 %
Schleswig-Holstein	118	258	657	564	663	613	566	600	642	636	- 0,9 %
Thüringen	-	-	-	1.139	503	348	233	200	180	174	- 3,3 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>7.621</b>	<b>18.423</b>	<b>25.606</b>	<b>32.500</b>	<b>28.131</b>	<b>25.496</b>	<b>22.882</b>	<b>22.418</b>	<b>21.751</b>	<b>20.932</b>	<b>- 3,8 %</b>

Anzahl der Mietwagenunternehmen zwischen 1960 und 2016											
Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	1.808	1.055	886	741	779	879	853	968	1.005	954	- 5,1 %
Bayern	2.081	1.736	1.112	934	905	1.128	1.078	1.276	1.407	1.421	+ 1,0 %
Berlin	113	339	103	170	158	226	244	284	305	328	+ 7,5 %
Brandenburg	-	-	-	-	236	258	346	364	400	442	+ 10,5 %
Bremen	117	81	28	3	36	24	29	31	33	34	+ 3,0 %
Hamburg	101	35	25	34	47	56	59	54	74	92	+ 24,3 %
Hessen	1.067	827	467	476	428	621	632	733	795	930	+ 17,0 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	41	64	141	214	210	230	+ 9,5 %
Niedersachsen	2.126	1.462	986	725	751	719	874	594	753	689	- 8,5 %
Nordrhein-Westfalen	2.612	2.379	1.331	1.136	1.037	1.027	1.140	1.392	1.526	1.487	- 2,6 %
Rheinland-Pfalz	845	686	690	550	472	461	495	468	500	426	- 14,8 %
Saarland	245	145	97	108	43	66	56	65	67	59	- 11,9 %
Sachsen	-	-	-	113	232	420	498	600	631	543	- 13,9 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	85	183	214	256	270	268	- 0,7 %
Schleswig-Holstein	675	377	296	289	223	256	170	212	163	154	- 5,5 %
Thüringen	-	-	-	33	122	189	226	262	292	264	- 9,6 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>11.790</b>	<b>9.122</b>	<b>6.021</b>	<b>5.500</b>	<b>5.596</b>	<b>6.577</b>	<b>7.055</b>	<b>7.764</b>	<b>8.431</b>	<b>8.321</b>	<b>- 1,3 %</b>

\* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

# Entwicklung Zahl der Unternehmen

Taxi- und Mietwagenunternehmer mit „Mischkonzession“											
Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	259	396	196	181	251	229	215	221	225	258	+ 14,7 %
Bayern	513	615	692	534	417	409	316	286	185	147	- 20,5 %
Berlin	1	32	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Brandenburg	-	-	-	-	81	95	114	104	142	122	- 14,1 %
Bremen	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hamburg	29	20	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0 %
Hessen	177	234	113	122	100	113	87	84	87	82	- 5,7 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	10	10	2	1	1	3	+ 200,0 %
Niedersachsen	290	353	215	129	75	63	97	70	60	48	- 20,0 %
Nordrhein-Westfalen	452	814	120	37	39	32	50	17	14	2	- 85,7 %
Rheinland-Pfalz	138	174	59	50	38	47	35	26	30	16	- 46,7 %
Saarland	16	48	9	16	14	11	9	10	10	11	+ 10,0 %
Sachsen	-	-	-	219	197	197	207	176	155	132	- 14,8 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	141	135	139	121	96	75	- 21,9 %
Schleswig-Holstein	134	271	62	107	120	132	123	108	105	103	- 1,9 %
Thüringen	-	-	-	98	150	141	178	195	183	147	- 19,7 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>2.009</b>	<b>2.973</b>	<b>1.466</b>	<b>1.850</b>	<b>1.633</b>	<b>1.614</b>	<b>1.572</b>	<b>1.419</b>	<b>1.293</b>	<b>1.146</b>	<b>- 11,4 %</b>

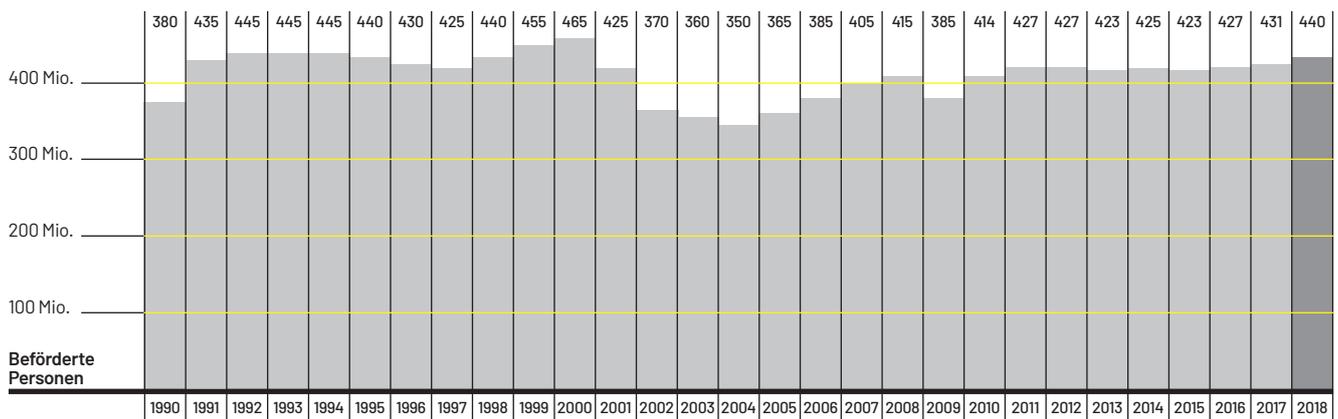
Taxi- und Mietwagenunternehmer ohne „Mischkonzession“											
Bundesland	1960	1970	1982	1992	1996	2000	2004	2008	2012	2016	Veränderung 2012–2016
Baden-Württemberg	221	336	365	322	321	414	361	390	451	437	- 3,1 %
Bayern	104	282	196	261	291	391	489	533	613	642	+ 4,7 %
Berlin	6	-	-	-	-	-	13	0	52	21	- 59,6 %
Brandenburg	-	-	-	-	157	222	203	172	186	224	+ 20,4 %
Bremen	13	7	7	12	2	3	8	5	5	9	+ 80,0 %
Hamburg	9	12	7	4	-	-	-	11	15	32	+ 113,3 %
Hessen	87	148	203	191	200	292	303	371	349	331	- 5,2 %
Mecklenburg-Vorpommern*	-	-	-	-	158	209	199	202	164	229	+ 39,6 %
Niedersachsen	148	317	387	405	460	489	511	394	538	595	+ 10,6 %
Nordrhein-Westfalen	636	886	937	850	841	963	916	929	984	887	- 9,9 %
Rheinland-Pfalz	63	181	258	231	225	267	199	223	227	220	- 3,1 %
Saarland	72	93	52	98	66	69	74	61	60	54	- 10,0 %
Sachsen	-	-	-	31	313	401	447	436	436	431	- 1,1 %
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	162	209	208	215	224	217	- 3,1 %
Schleswig-Holstein	71	111	117	97	117	100	84	66	56	64	+ 14,3 %
Thüringen	-	-	-	82	143	194	204	174	168	225	+ 33,9 %
<b>Bundesgebiet gesamt</b>	<b>1.430</b>	<b>2.373</b>	<b>2.529</b>	<b>2.700</b>	<b>3.456</b>	<b>4.223</b>	<b>4.219</b>	<b>4.182</b>	<b>4.528</b>	<b>4.618</b>	<b>+ 2,0 %</b>

\* Zahlen 2000 Mecklenburg-Vorpommern geschätzt

Sondererhebung des BMVI, aufbereitete Länderangaben Stand Dezember 2016

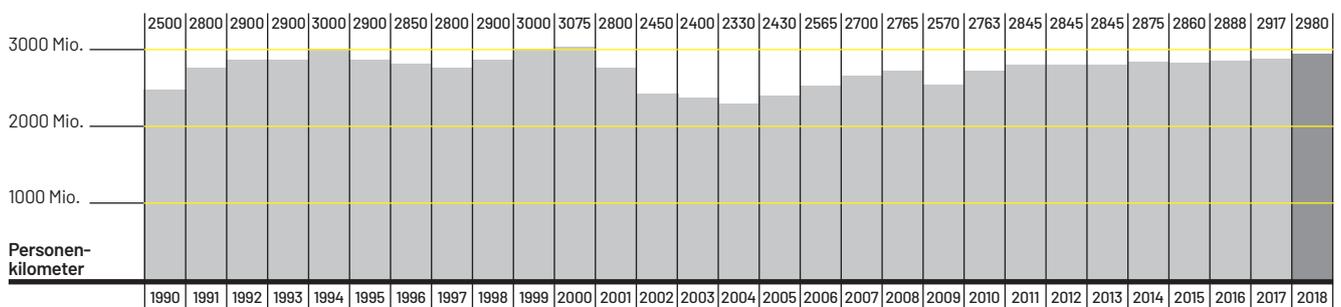
# Beförderte Personen im Taxi- und Mietwagenverkehr

bis 1990 nur alte Bundesländer



# Personenkilometer im Taxi- und Mietwagenverkehr

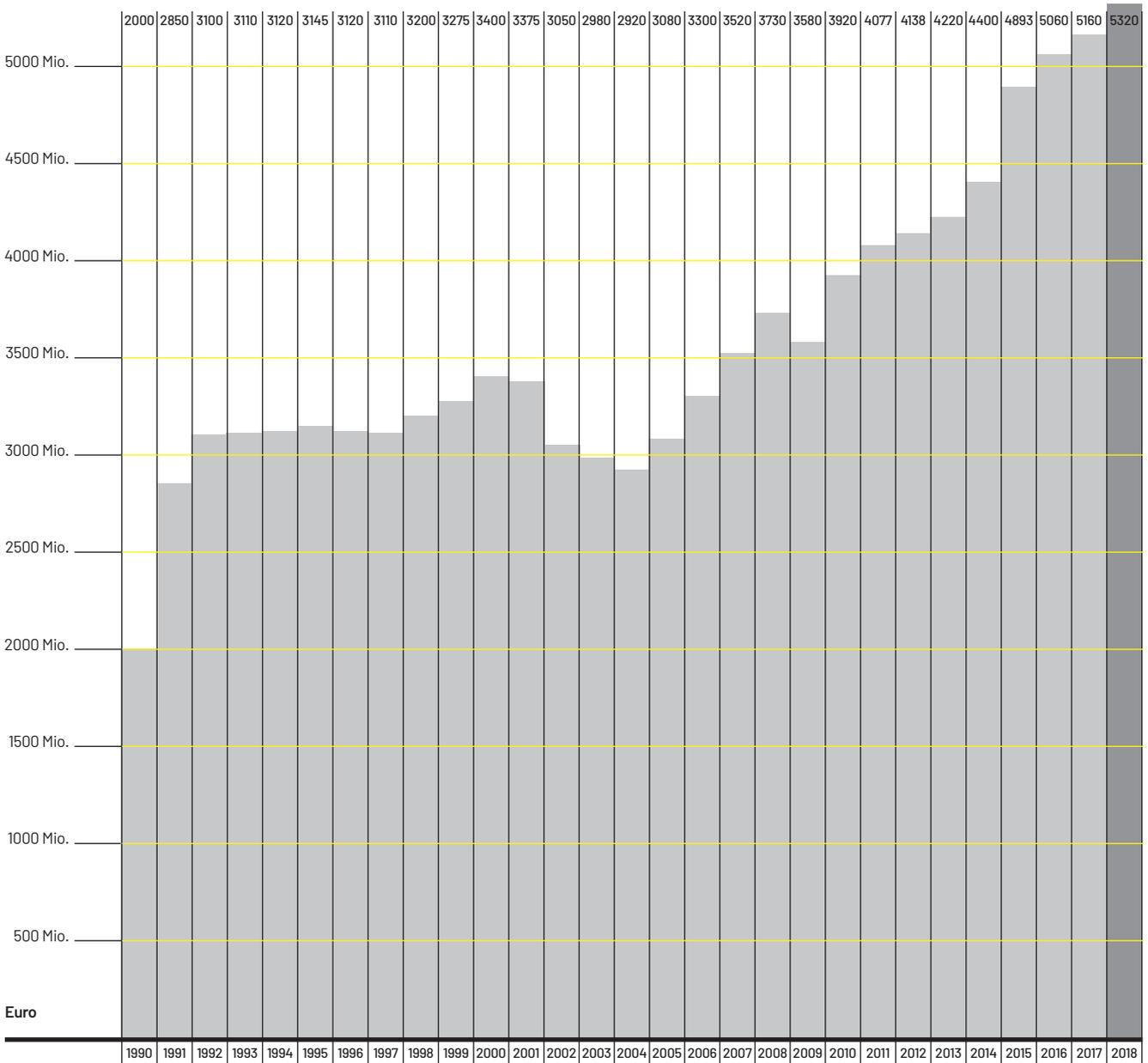
bis 1990 nur alte Bundesländer



Ursprungsdaten: „Verkehr in Zahlen“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.  
Ab 1996 eigene Schätzungen basierend auf den Angaben von ausgewählten Taxizentralen.

# Einnahmen im Taxi- und Mietwagenverkehr

bis 1990 nur alte Bundesländer



Ursprungsdaten: „Verkehr in Zahlen“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.  
Ab 1996 eigene Schätzungen basierend auf den Angaben von ausgewählten Taxizentralen.



# TAXIstiftung Deutschland



**D**er Beruf des Taxi- und Mietwagenfahrers gehört aufgrund seiner langen Arbeitszeit, aber auch wegen der mit dem ständig steigenden Individualverkehr in den Großstädten zwangsläufig verbundenen Hektik zu einem der anstrengendsten Berufe der heutigen Zeit. Leider gehört er auch zu einem der gefährlichsten, Raubüberfälle auf Taxifahrerinnen und Taxifahrer gehören weiterhin zur Tagesordnung.

So wurden 2018 wieder 212 Kolleginnen und Kollegen bei Überfällen und Tötlichkeiten verletzt, im Jahr 2017 247 Fahrer und Fahrerinnen. Glücklicherweise waren in diesem Zeitraum keine ermordeten Kollegen zu beklagen.

Auch wenn die Zahl der Tötungsdelikte sinkt und seit 2008 ein deutli-

cher Rückgang der Verletztenzahlen verzeichnet werden kann, wäre eine Entwarnung bei der Sicherheitslage voreilig: So wurden von 1985 bis 2018 insgesamt 85 Taxifahrer und Taxifahrerinnen ermordet und rund 11.000 bei Überfällen und Tötlichkeiten verletzt! Hinzu kommt noch eine beachtliche Dunkelziffer durch Fälle, die von der Statistik der gesetzlichen Unfallversicherung (Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, BG Verkehr) nicht erfasst werden. Festzuhalten ist: Praktisch täglich wird ein Taxifahrer in Deutschland auch körperlich Opfer eines Überfalls.

Die hohe Zahl der ermordeten sowie bei Überfällen verletzten Taxifahrer und Taxifahrerinnen zeigt vor allem, dass die intensiven Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheitslage im Taxi fortgesetzt werden müssen.

Blinkende Dachzeichen, diverse Verbesserungen in den Taxiausstattungen der Fahrzeughersteller, aber auch Überfallschutzkameras sind solche Entwicklungen, zu denen die Unternehmen inzwischen greifen können.

Absolute Sicherheit im Taxi wird aber wohl Illusion bleiben. Viele gutgemeinte und ambitionierte Vorschläge wie z.B. die schusssichere Trennscheibe im Fahrzeuginnenraum fanden weder bei Taxifahrern noch der Kundschaft Akzeptanz. Der Schlüssel zur größtmöglichen Sicherheit im Taxi liegt nach allen Erfahrungen in Prävention und den Vorzügen moderner Sicherheitstechnik, die vor wenigen Jahren noch kaum denkbar erschienen.

Neuen Auftrieb bekamen die nach Ansicht des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (früher: Deutscher

Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) optimalen, flächendeckend funktionierenden Ortungssysteme auch durch den allgemeinen Trend zu vollautomatischen Vermittlungszentralen auf GPS-Ortungsbasis kombiniert mit GPRS-Datenfunk. Durch die länderübergreifend funktionierenden Mobilfunkstandards steht ein flächendeckendes Medium für zeitgemäße Alarmsysteme zur Verfügung, die bei entsprechender Zentralenausrüstung mit relativ geringem Aufwand und vertretbaren Kosten installiert werden können.

Die Ausrüstung praktisch der gesamten Bremer Taxiflotte mit Überfall- schutzkameras hat gezeigt, dass diese enorme präventive Wirkung haben. In kurzer Zeit fiel die Anzahl der Überfälle auf einen Bruchteil der früheren Werte. Einer flächendeckenden Ausrüstung in der Bundesrepublik stehen derzeit leider immer noch – teilweise nicht nachvollziehbare – Bedenken der Landesdatenschutzbeauftragten entgegen.

Der Bundesverband wird auch künftig mit seinen Ausschüssen jeder neuen Idee zur Verbesserung der Sicherheit aufgeschlossen gegenüberstehen und tatkräftig an der generellen Verbesserung der Sicherheitslage arbeiten. Es gibt also gute Ansätze, andererseits ist niemand so vermessen zu glauben, dass es einen absoluten Schutz geben kann und wird. Überfälle werden leider

auch in der Zukunft nicht zu verhindern sein, deren Anzahl zu verringern ist aber ein realistischer und chancenreicher Ansatz.

Im Jahre 1991 führten Vorstand und Aufsichtsrat der Taxi Auto Zentrale Stuttgart e.G. die Taxistiftung Deutschland ein, deren Aufgabe es ist, unschuldig in Not geratenen Opfern von Gewaltverbrechen aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe zu helfen und deren finanzielle Not zu lindern. Großen Auftrieb erhielt die Stiftungstätigkeit durch den

Beitritt des Bundesverbandes im Jahre 1993. Im Zusammenwirken mit den Stuttgarter Kollegen wurde auch die Sitzverlegung der TAXIstiftung Deutschland von Stuttgart nach Frankfurt am Main zur Geschäftsstelle des Bundesverbandes beschlossen. Mit dessen Umzug im November 2018 nach Berlin hat auch die TAXIstiftung Deutschland ihren Sitz nach Berlin verlegt.

Der Vorstand der Stiftung setzt sich zusammen aus den jeweils drei gewählten Präsidiumsmitgliedern und

Wir hoffen, dass Sie uns  
niemals brauchen -  
aber wir brauchen Sie!

**25 Jahre** 1991 - 2016  
**TAXIstiftung** Deutschland  
Gemeinnützige Stiftung des bürgerlichen Rechts

**Spendenkonto:** Frankfurter Volksbank eG  
IBAN DE85 5019 0000 0000 3733 11 – BIC-Code FFBDEFF

# TAXIstiftung Deutschland

Gemeinnützige Stiftung des bürgerlichen Rechts

dem Geschäftsführer des Bundesverbandes sowie den drei Mitgliedern des Vorstandes der Taxi Auto Zentrale Stuttgart e.G.

Im Jahr 2018 wurden den Konten der Taxistiftung 21.206,40 € aus Spenden und betrieblichen Geldbußen gutgeschrieben. Für satzungsgemäße Zwecke – also die Betreuung von Taxifahrerinnen und Taxifahrern sowie deren Familienangehörige durch Gewährung von Geldleistungen – wurden 2017 und 2018 in neun Fällen insgesamt 55.950 € als Unterstützungsgelder ausgegeben. Insgesamt leistete die TAXIstiftung in den sechszwanzig Jahren ihres Bestehens bis Ende 2018 774.548,95 € an Hilfszuwendungen.

Die Daimler AG spendete der Taxistiftung wie in den Vorjahren 2.500 €.

Auch Taxizentralen und Taxiunternehmer zeigen ungebrochene Solidarität und vorbildliches Engagement. So überwies der Münchener IsarFunk groBartige 9.555 €, ebenfalls aus München das Taxi Center Ostbahnhof 1.000 € und die Taxi-München eG 247 €. Die Firma Minicar-Taxi-Scholle aus Bad Kreuznach stiftete 1.000 €, aus Hannover spendeten der Unternehmer Michael Frenzel und die Wienke Taxen GmbH

jeweils 500 €, weitere 320 € kamen von der Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale eG, vom Taxi Ruf Köln 231,66 €, vom Stadtverband Magdeburg der Taxi- und Mietwagenunternehmer 245 € und 200 € von der Dresdner Taxigenossenschaft.

Über 40 Jahre war Klaus-Peter Weiberg Taxiverkäufer bei Mercedes-Benz in Dortmund, anlässlich seines Ausscheidens wurden 1.000 € gespendet. Der Taxiunternehmer Michael Ehret aus Schramberg, zugleich Vorsitzender des Verbandes des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V., feierte 2018 seinen 60. Geburtstag, zu diesem Anlass wurden 1.050 € für die Taxistiftung gesammelt.

Eine besondere Spendenquelle hat der Berliner Taxiunternehmer Rolf Feja aufgetan: Als Vorstand der Berliner Innung betreut er Filmaufnahmen an Taxihalteplätzen, diverse Produktionsfirmen spendeten 2018 im Gegenzug insgesamt 1.000 €, Tendenz steigend.

Wir bedanken uns natürlich auch bei den zahlreichen nicht ausdrücklich erwähnten Spendern, die einen wichtigen Beitrag für die Arbeit der TAXIstiftung Deutschland geleistet haben!

Taxifahrer und -fahrerinnen als Opfer von Überfällen		
Jahr	Verletzte	Tote
1985	253	2
1986	365	3
1987	290	4
1988	276	1
1989	261	5
1990	260	3
1991	323	4
1992	361	4
1993	384	2
1994	389	6
1995	337	10
1996	302	4
1997	208	2
1998	305	7
1999	298	3
2000	435	5
2001	412	5
2002	385	3
2003	485	–
2004	465	1
2005	325	3
2006	419	1
2007	460	2
2008	262	–
2009	259	1
2010	235	2
2011*	313	1
2012*	297	–
2013*	293	–
2014*	318	–
2015*	285	1
2016*	237	–
2017*	247	–
2018*	212	–

\*Angaben ab 2011 Taxi + Mietwagen



# Organisationsplan

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



# Präsidium

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

**Michael Müller** \_\_\_\_\_ MX-Beteiligungsgesellschaft mbH \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Maschmühlenweg 52b \_\_\_\_\_  
Präsident \_\_\_\_\_ 37081 Göttingen \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_ (0551) 547050 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_ (0551) 376416 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_ michael.mueller@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_

**Peter Zander** \_\_\_\_\_ Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Taxi und Mietwagen e.V. \_\_\_\_\_  
Vizepräsident \_\_\_\_\_ Siemensstraße 1 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 40789 Monheim \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_ (02173) 95990 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_ (02173) 959925 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_ peter.zander@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_

**Hermann Waldner** \_\_\_\_\_ Taxifunk Berlin TZB GmbH \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Persiusstr. 7 \_\_\_\_\_  
Vizepräsident \_\_\_\_\_ 10245 Berlin \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_ (0 30) 202021101 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_ (0 30) 202021102 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_ hermann.waldner@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_

# Weitere Vorstandsmitglieder

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

\_\_\_\_\_ Taxi-Genossenschaft Chemnitz eG \_\_\_\_\_ **Wolfgang Oertel**  
\_\_\_\_\_ Werner-Seelenbinder-Str. 13 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 09120 Chemnitz \_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied  
  
\_\_\_\_\_ (0371) 3690015 \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (0371) 3690030 \_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ wolfgang.oertel@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Taxi-Zentrale Münster e.G. \_\_\_\_\_ **Roland Böhm**  
\_\_\_\_\_ Krögerweg 14 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 48155 Münster \_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied  
  
\_\_\_\_\_ (0251) 987790 \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (0251) 9577925 \_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ roland.boehm@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Landesverband Bayerischer \_\_\_\_\_ **Frank Kuhle**  
\_\_\_\_\_ Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Engelhardstr. 6 \_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied  
\_\_\_\_\_ 81369 München \_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_ (089) 773077 \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (089) 772462 \_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ frank.kuhle@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Taxi-Union Frankfurt e. V. \_\_\_\_\_ **Herwig Kollar**  
\_\_\_\_\_ Heidelberger Str. 25 \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ 60327 Frankfurt am Main \_\_\_\_\_ Vorstandsmitglied  
  
\_\_\_\_\_ (069) 230715 \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (069) 231928 \_\_\_\_\_ Telefax \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ herwig.kollar@bundesverband.taxi \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

# Geschäftsstelle

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.



**Adresse**  
Dorotheenstraße 37  
10117 Berlin  
Deutschland

**Telefon**  
+49 (30) 21 22 23 53 5  
**Telefax**  
+49 (30) 21 22 23 54 0

**E-Mail**  
info@bundesverband.taxi  
**Internet**  
www.bundesverband.taxi

---

## Leitung

---

### Rechtsanwalt Thomas Grätz (Geschäftsführer)

---

E-Mail [geschaeftsfuehrung@bundesverband.taxi](mailto:geschaeftsfuehrung@bundesverband.taxi)

---

E-Mail [thomas.graetz@bundesverband.taxi](mailto:thomas.graetz@bundesverband.taxi)

---

---

### Rechtsanwalt Frederik Wilhelmsmeyer (Stellvertretender Geschäftsführer)

---

E-Mail [frederik.wilhelmsmeyer@bundesverband.taxi](mailto:frederik.wilhelmsmeyer@bundesverband.taxi)

---

---

### Berlin-Repräsentant Michael Oppermann

---

E-Mail [michael.oppermann@bundesverband.taxi](mailto:michael.oppermann@bundesverband.taxi)

---

---

## Sekretariat

---

### Margarete Reinhardt

---

E-Mail [margarete.reinhardt@bundesverband.taxi](mailto:margarete.reinhardt@bundesverband.taxi)

---

---

### Petra Pirchner

---

E-Mail [petra.pirchner@bundesverband.taxi](mailto:petra.pirchner@bundesverband.taxi)

---

## Bürozeiten

Montag – Donnerstag  
Freitag

8.30 bis 16.30 Uhr  
8.30 bis 15.30 Uhr





# Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände

im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

**Suchhinweis:** In der Liste finden Sie Ihre lokalen und regionalen Ansprechpartner

Sortierung: Zentralen nach Stadt, Landesverbände nach Bundesland

## Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.



GF: Dipl.-Volksw. Peter Welling

RA Tobias Lang

Geschäftsstelle Freiburg

Weißerlenstr. 9

79108 Freiburg

Telefon: (07 61) 7 05 23-0

Telefax: (07 61) 7 05 23-20

E-Mail: [info@vv-baden.de](mailto:info@vv-baden.de)

Internet: [www.vv-baden.de](http://www.vv-baden.de)

Geschäftsstelle Mannheim

Marie-Curie-Straße 18

68219 Mannheim

Telefon: (06 21) 87 55 49 - 10

Telefax: (06 21) 87 55 49 - 12

E-Mail: [info@vv-baden.de](mailto:info@vv-baden.de)

Internet: [www.vv-baden.de](http://www.vv-baden.de)

## Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.



GF: RA Dr. Timo Didier

Hedelfinger Straße 25

70327 Stuttgart-Wangen

Postfach 60 05 64, 70305 Stuttgart

Internet: [www.vv-wuerttemberg.de](http://www.vv-wuerttemberg.de)

Telefon: (07 11) 4 01 92 81

Telefax: (07 11) 42 38 10

E-Mail: [info@vv-wuerttemberg.de](mailto:info@vv-wuerttemberg.de)

## Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen-Unternehmen e.V.



GF: Frank Kuhle

Engelhardstraße 6

81369 München

Internet: [www.taxi-bayern.de](http://www.taxi-bayern.de)

Telefon: (0 89) 77 30 77

Telefax: (0 89) 77 24 62

E-Mail: [info@taxi-bayern.de](mailto:info@taxi-bayern.de)

## Innung des Berliner Taxigewerbes e.V.



GF: Leszek Nadolski

Persiusstrasse 7

10245 Berlin

Internet: [www.taxiinnung.org](http://www.taxiinnung.org)

Telefon: (0 30) 23 62 72 01

Telefax: (0 30) 23 62 72 03

E-Mail: [info@taxiinnung.org](mailto:info@taxiinnung.org)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V.



GF: Detlev Freutel

Persiusstraße 7  
10245 Berlin

Telefon: (0 30) 20 20 21 319

Internet: [www.taxiverband-berlin.de](http://www.taxiverband-berlin.de)

E-Mail: [kontakt@taxiverband-berlin.de](mailto:kontakt@taxiverband-berlin.de)

### TaxiDeutschland Berlin e.V.



GF: Ertan Ucar

Persiusstraße 7  
10245 Berlin

Telefon: (0 30) 20 20 21 31 0

Telefax: (0 30) 20 20 21 31 1

Internet: [www.taxideutschland.eu](http://www.taxideutschland.eu)

E-Mail: [berlin@taxideutschland.eu](mailto:berlin@taxideutschland.eu)

### Wirtschaftsgenossenschaft Berliner Taxibesitzer eG



GF: Bernd Ploke, Dipl.-Ing. Jürgen Mothes

Genthiner Straße 36  
10785 Berlin

Telefon: (0 30) 2 61 02 0

Telefax: (0 30) 2 61 02 13 0

Internet: [www.funk-taxi-berlin.de](http://www.funk-taxi-berlin.de)

E-Mail: [info@funk-taxi-berlin.de](mailto:info@funk-taxi-berlin.de)

### TaxiFunk Berlin TZB GmbH



GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7  
10245 Berlin

Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1

Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2

Internet: [www.taxifunk.de](http://www.taxifunk.de)

E-Mail: [waldner@taxifunk.de](mailto:waldner@taxifunk.de)

### Taxi-Ruf Würfelfunk "0800-CABCALL" AG



GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7  
10245 Berlin

Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1

Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2

Internet: [www.wuerfelfunk.de](http://www.wuerfelfunk.de)

E-Mail: [waldner@wuerfelfunk.de](mailto:waldner@wuerfelfunk.de)

Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände  
im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

**Quality Taxi Vermittlungs GmbH**



GF: Hermann Waldner

Persiusstrasse 7

10245 Berlin

Internet: [www.qualitytaxi.de](http://www.qualitytaxi.de)

Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1

Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2

E-Mail: [waldner@qualitytaxi.de](mailto:waldner@qualitytaxi.de)

**Taxi Berlin TZB GmbH "Cityfunk"**



GF: Hermann Waldner

Persiusstraße 7

10245 Berlin

Internet: [www.cityfunk.de](http://www.cityfunk.de)

Telefon: (0 30) 20 20 21 10 1

Telefax: (0 30) 20 20 21 10 2

E-Mail: [waldner@cityfunk.de](mailto:waldner@cityfunk.de)

**SpeedCab Taxifunk GmbH**



GF: Hermann Waldner

Genthiner Straße 36

10785 Berlin

Internet: [www.speedcab.de](http://www.speedcab.de)

Telefon: (0 30) 41 40 41 00

Telefax: (0 30) 41 40 42 00

E-Mail: [waldner@taxi.eu](mailto:waldner@taxi.eu)

**Bielefelder Funk-Taxi-Zentrale e.G.**



GF: Spyridon Athanasiou

Eckendorfer Str. 91-93

33609 Bielefeld

Internet: [www.taxibielefeld.de](http://www.taxibielefeld.de)

Telefon: (05 21) 97 11 222

Telefax: (05 21) 97 11 212

E-Mail: [bieta@t-online.de](mailto:bieta@t-online.de)

**Funk-Taxi-Zentrale Hansa e.G.**

GF: Günter Lubkoll

Treppenstr. 3

33647 Bielefeld

Telefon: (05 21) 44 43 66

Telefax: (05 21) 44 43 70

E-Mail: [apo285@arcor.de](mailto:apo285@arcor.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxi Bochum eG



GF: Christian Weidmann

Ehrenfeldstr. 34

Telefon: (02 34) 3 33 00 10

44789 Bochum

Telefax: (02 34) 3 33 00 40

Internet: [www.taxibochum.de](http://www.taxibochum.de)

E-Mail: [bueror@taxibochum.de](mailto:bueror@taxibochum.de)

### Taxi Bonn eG



GF: Claus Lenz

Mackestraße 32

Telefon: (02 28) 55 55 500

53119 Bonn

Telefax: (02 28) 55 55 522

Internet: [www.taxibonn.de](http://www.taxibonn.de)

E-Mail: [info@taxibonn.de](mailto:info@taxibonn.de)

### Fachvereinigung Personenverkehr • Verband für das Personenverkehrsgewerbe Landesverband Bremen e.V.



GF: Fred Buchholz

Jakobstr. 20

Telefon: (04 21) 140 15 4

28195 Bremen

Telefax: (04 21) 140 18 8

Internet: [www.taxi-bremen.de](http://www.taxi-bremen.de)

E-Mail: [fvp@taxi-bremen.de](mailto:fvp@taxi-bremen.de)

### Taxi Dortmund eG



GF: Dieter Zillmann

Königswall 42

Telefon: (02 31) 90 60-0

44137 Dortmund

Telefax: (02 31) 14 44 58

Internet: [www.taxi-dortmund.de](http://www.taxi-dortmund.de)

E-Mail: [info@taxi-dortmund.de](mailto:info@taxi-dortmund.de)

### Taxi-Düsseldorf eG



GF: Dennis Klusmeier

Kölner Straße 356

Telefon: (02 11) 77 76 60

40227 Düsseldorf

Telefax: Verwaltung (02 11) 77 76 70

Internet: [www.taxi-duesseldorf.com](http://www.taxi-duesseldorf.com)

E-Mail: [vorstand@taxi-duesseldorf.com](mailto:vorstand@taxi-duesseldorf.com)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxi-Funktaxi-Zentrale Duisburg e.G.



GF: Hayati Karakas, Timur Vardar

Im Schlenk 78

47055 Duisburg

Internet: [www.taxi-duisburg.net](http://www.taxi-duisburg.net)

Telefon: (02 03) 42 55 55

Telefax: (02 03) 41 17 04

E-Mail: [vorstand@taxi-duisburg.net](mailto:vorstand@taxi-duisburg.net)

### Taxi Essen eG



GF: Michael Rosmanek

Bottroper Straße 298a

45356 Essen

Internet: [www.taxiessen.de](http://www.taxiessen.de)

Telefon: (02 01) 8 66 54

Telefax: (02 01) 66 16 88

E-Mail: [m.rosmanek@taxiessen.de](mailto:m.rosmanek@taxiessen.de)

### Taxi-Union Frankfurt e.V.



GF: RA Herwig Kollar

Heidelberger Straße 25

60327 Frankfurt am Main

E-Mail: [taxiunion@t-online.de](mailto:taxiunion@t-online.de)

Telefon: (0 69) 23 07 15

Telefax: (0 69) 23 19 28

### Frankfurt's TAXI-RUF® 23 00 01



GF: Dieter Schlenker

Heidelberger Straße 25

60327 Frankfurt am Main

Internet: [www.taxi-frankfurt.de](http://www.taxi-frankfurt.de)

Telefon: (0 69) 25 20 25

Telefax: (0 69) 25 00 00

E-Mail: [Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de](mailto:Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de)

### Taxi 33° Echo-Funk®



GF: Dieter Schlenker, Ufuk Gergin

Heidelberger Straße 25

60327 Frankfurt am Main

Internet: [www.33echofunk.de/](http://www.33echofunk.de/)

Telefon: (0 69) 25 20 25

Telefax: (0 69) 25 00 00

E-Mail: [Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de](mailto:Dieter.Schlenker@taxi-frankfurt.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxi Gelsen IG



GF: Erkan Sarial

Husemannstr. 59

45879 Gelsenkirchen

Internet: [www.taxi-gelsen.de](http://www.taxi-gelsen.de)

Telefon: (02 09) 152 15

Telefax: (02 09) 152 14

E-Mail: [mail@taxi-gelsen.de](mailto:mail@taxi-gelsen.de)

### Taxi Hagen e.G.



GF: Antonio Ascenso Gomes, Gottfried Kura

Elberfelder Straße 89

58095 Hagen

Internet: [www.taxihagen.de](http://www.taxihagen.de)

Telefon: (0 23 31) 12 55 55

Telefax: (0 23 31) 12 55 66

E-Mail: [vorstand@taxihagen.de](mailto:vorstand@taxihagen.de)

### Taxi & Mietwagengenossenschaft Halle/Saale eG



GF: Winfried Bahr

Bergschenkenweg 55a

06118 Halle/Saale

Internet: [www.taxi-halle.de](http://www.taxi-halle.de)

Telefon: (03 45) 52 52 52

Telefax: (03 45) 52 52 566

E-Mail: [vorstand@taxihalle.de](mailto:vorstand@taxihalle.de)

### Taxen-Union Hamburg Hansa e.V.



GF: Christian Brüggmann, Thomas Lohse

Am Schiffbeker Berg 6 a

22111 Hamburg

Internet: [www.taxenunionhh.de](http://www.taxenunionhh.de)

Telefon: (0 40) 211 173 61

Telefax: (0 40) 211 173 62

E-Mail: [info@taxenunionhh.de](mailto:info@taxenunionhh.de)

### Hansa Funktaxi e.G.



GF: Dirk Schütte

Am Schiffbeker Berg 6 a

22111 Hamburg

Internet: [www.taxi211211.de](http://www.taxi211211.de)

Telefon: (0 40) 211 19 50

Telefax: (0 40) 211 17 34 1

E-Mail: [info@taxi211211.de](mailto:info@taxi211211.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxi-Dienst Hanau Stadt und Land e.G.

GF: Dieter Schlenker, Marten Clüver



Am Hauptbahnhof 14 a

Telefon: (0 61 81) 25 60 25

63450 Hanau

Telefax: (0 69) 25 12 12

Internet: [www.taxi-hanau.de](http://www.taxi-hanau.de)

E-Mail: [info@taxi-hanau.de](mailto:info@taxi-hanau.de)

### Landesverband Hessen für das Personenbeförderungsgewerbe e.V.

GF: Thomas Schmidt



Breitenbachstr. 1

Telefon: (0 69) 79 20 78 10

60487 Frankfurt am Main

Telefax: (0 69) 79 20 78 12

Internet: [www.taxiverband-hessen.de](http://www.taxiverband-hessen.de)

E-Mail: [info@taxiverband-hessen.de](mailto:info@taxiverband-hessen.de)

### Fachverband PKW-Verkehr Hessen e.V.

GF: Dipl. oec. Mathias Hörning



Königsplatz 59

Telefon: (05 61) 7 18 17

34117 Kassel

Telefax: (05 61) 10 42 60

Internet: [www.fachverband-pkw.de](http://www.fachverband-pkw.de)

E-Mail: [info@fachverband-pkw.de](mailto:info@fachverband-pkw.de)

### TAXI-FUNK-ZENTRALE KARLSRUHE eG

GF: Oguz Balkan, Uwe Katzlirsch



Auf der Breit 5

Telefon: (0721) 944 14 4

76227 Karlsruhe

Telefax: (0721) 944 14 30

Internet: [www.taxi-ka.de](http://www.taxi-ka.de)

E-Mail: [info@taxi-ka.de](mailto:info@taxi-ka.de)

### Taxi Koblenz e.G.

GF: Hans-Gerd Gutendorf



Moselring 11

Telefon: (02 61) 5 79 04 84

56073 Koblenz

Telefax: (02 61) 1 74 73

Internet: [www.taxi-koblenz.org](http://www.taxi-koblenz.org)

E-Mail: [taxi-koblenz@t-online.de](mailto:taxi-koblenz@t-online.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### TAXI RUF Köln wirtschaftliche Vereinigung Kölner Taxiunternehmer eG



GF: Dipl.-Jur. (YU) Aleksandar Dragicevic

Bonner Wall 37

Telefon: (02 21) 16 80 8-0

D-50677 Köln

Telefax: (02 21) 16 80 81 17

Internet: [www.taxiruf.de](http://www.taxiruf.de)

E-Mail: [info@taxiruf.de](mailto:info@taxiruf.de)

### Krefelder Funktaxi-Besitzerverein



GF: Dirk Gleixner

Moltkeplatz 1

Telefon: (0 21 51) 63 35 50

47799 Krefeld

Telefax: (0 21 51) 63 35 53

Internet: [www.taxiruf-krefeld.de](http://www.taxiruf-krefeld.de)

E-Mail: [info@taxiruf-krefeld.de](mailto:info@taxiruf-krefeld.de)

### Taxi & Mietwagen Genossenschaft Magdeburg eG



GF: Wolfgang Hübner, Frank Tempel

Große Diesdorfer Straße 47

Telefon: (03 91) 73 73 73

39110 Magdeburg

Telefax: (03 91) 73 32 60 2

Internet: [www.taximagdeburg.de](http://www.taximagdeburg.de)

E-Mail: [taxiruf@taximagdeburg.de](mailto:taxiruf@taximagdeburg.de)

### Taxi Jakubiak



GF: Michael Menrath

Otto-Hue-Straße 10

Telefon: (0 23 65) 4 44 00

45772 Marl

Telefax: (0 23 65) 41 33 61

Internet: [www.taxi-jak.de](http://www.taxi-jak.de)

E-Mail: [order@taxi-jak.de](mailto:order@taxi-jak.de)

### Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Mecklenburg/Vorpommern e.V.



GF: Toralf Keiler

Wallstraße 66

Telefon: (03 85) 71 71 71

19053 Schwerin

Telefax: (03 85) 71 05 73

Internet: [www.taxilandesverband-mv.de](http://www.taxilandesverband-mv.de)

E-Mail: [Info@taxilandesverband-mv.de](mailto:Info@taxilandesverband-mv.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

### IsarFunk Taxizentrale GmbH & Co. KG



GF: Christian Hess, Hermann Waldner

Rosenheimer Str. 139

Telefon: (0 89) 45 05 41 12

81671 München

Telefax: (0 89) 49 00 10 86

Internet: [www.isarfunk.de](http://www.isarfunk.de)

E-Mail: [christian.hess@isarfunk.de](mailto:christian.hess@isarfunk.de)

### Taxi-Zentrale Münster e.G.



GF: Roland Böhm, Edgar Moeller, Sven Kessler

Krögerweg 14

Telefon: (02 51) 98 77 90

48155 Münster

Telefax: (02 51) 9 87 79 25

Internet: [www.taxi-60011.de](http://www.taxi-60011.de)

E-Mail: [vorstand@taxi-60011.de](mailto:vorstand@taxi-60011.de)

### Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V.



#### Fachvereinigung Taxi und Mietwagen

GF: Gunther Zimmermann

Lister Kirchweg 95

Telefon: (05 11) 96 26-280

30177 Hannover

Telefax: (05 11) 96 26-289

Internet: [www.gvn.de](http://www.gvn.de)

E-Mail: [taxi@gvn.de](mailto:taxi@gvn.de)

### Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.



GF: Holger Goldberg

Siemensstr. 1

Telefon: (0 21 73) 95 99-0

40789 Monheim

Telefax: (0 21 73) 95 99-25

Internet: [www.eurotaximesse.de](http://www.eurotaximesse.de)

E-Mail: [info@fp-nordrhein.de](mailto:info@fp-nordrhein.de)

### Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.



GF: RA Dr. Michael Hoog

Kölner Str. 356

Telefon: (02 11) 77 76 61

40227 Düsseldorf

Telefax: (02 11) 77 76 70

Internet: [www.taxi-verband-nrw.de](http://www.taxi-verband-nrw.de)

E-Mail: [info@taxi-verband-nrw.de](mailto:info@taxi-verband-nrw.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

### Taxi-Funk Offenbach e.G.



GF: Dieter Schlenker, Yvonne Schneider

Daimlerstraße 1

Telefon: (069) 80 22 2

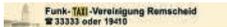
63071 Offenbach

Telefax: (069) 80 22 6

Internet: [www.taxi-offenbach.de](http://www.taxi-offenbach.de)

E-Mail: [info@taxi-offenbach.de](mailto:info@taxi-offenbach.de)

### Funk-Taxi-Vereinigung Remscheid



GF: Armin Schötz

Lenneper Straße 2

Telefon: (0 21 91) 38 87 25

42855 Remscheid

Telefax: (0 21 91) 59 18 08 8

Internet: [www.taxizentrale-rs.de](http://www.taxizentrale-rs.de)

E-Mail: [info@taxi-remscheid.de](mailto:info@taxi-remscheid.de)

### Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V.



#### Fachvereinigung Droschken- und Mietwagenverkehr

GF: Guido Borning LL.M.

Moselring 11 (Postfach 201 431)

Telefon: (02 61) 494-330

56073 Koblenz (56014 Koblenz)

Telefax: (02 61) 494-339

Internet: [www.vdv-rheinland.de](http://www.vdv-rheinland.de)

E-Mail: [g.borning@vdv-rheinland.de](mailto:g.borning@vdv-rheinland.de)

### Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V.



#### Fachsparte Taxi und Mietwagen

GF: RA Heiko Nagel

Lauterstraße 17

Telefon: (06 31) 3 71 61 - 0

67657 Kaiserslautern

Telefax: (06 31) 3 71 61 - 11

Internet: [www.vvrp.com](http://www.vvrp.com)

E-Mail: [mail@vvrp.com](mailto:mail@vvrp.com)

### Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland (LVS) e.V.



#### Fachvereinigung Taxi- und Mietwagenverkehr

GF: Hartwig Schmidt

Metzer Straße 123

Telefon: (06 81) 92 50 - 0

66117 Saarbrücken

Telefax: (06 81) 92 50 - 190

Internet: [www.lvs-saar.de](http://www.lvs-saar.de)

E-Mail: [info@lvs-saar.de](mailto:info@lvs-saar.de)

## Landesverbände, Zentralen und Regionalverbände im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

---

### Landesverband Sächsischer Taxi- und Mietwagenunternehmer e.V.

---



GF: Jan Kepper

---

Hauptgeschäftsstelle Dresden

Telefon: (03 51) 2 11 21 0

Bodenbacher Str. 122

Telefax: (03 51) 2 11 21 91

01277 Dresden

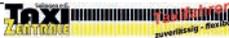
Internet: [www.taxi-lvs.de](http://www.taxi-lvs.de)

E-Mail: [jan.kepper@taxi-lvs.de](mailto:jan.kepper@taxi-lvs.de)

---

### Taxi-Zentrale Solingen e.G.

---



GF: Ertan Cati, Cüneyd Ulupinar

---

Kronprinzenstraße 32a

Telefon: (02 12) 120 88

42655 Solingen

Telefax: (02 12) 27 24 67

Internet: [www.taxizentrale-solingen.de](http://www.taxizentrale-solingen.de)

E-Mail: [info@taxizentrale-solingen.de](mailto:info@taxizentrale-solingen.de)

---

### Landesverband Thüringen der Taxi- und Mietwagenunternehmen e.V.

---

GF: Michael Beer

---

Postfach 1430 (Rudolf-Breitscheid-Str. 61)

Telefon: (0 34 47) 50 29 19

04584 Altenburg (04600 Altenburg)

Telefax: (0 34 47) 83 77 64

E-Mail: [taxi-beer@t-online.de](mailto:taxi-beer@t-online.de)

---

### Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV) e.V.

---

#### Fachvereinigung Personenverkehr



GF: Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Martin Kammer

---

In der Langen Else 2

Telefon: (03 61) 6 53 09 0

99098 Erfurt

Telefax: (03 61) 6 53 09 15

Internet: [www.ltv-thueringen.de](http://www.ltv-thueringen.de)

E-Mail: [info@ltv-thueringen.de](mailto:info@ltv-thueringen.de)

---

### Funk-Taxi-Zentrale GbR

---

GF: Michael Fuchs

---

Poststraße 18

Telefon: (0 23 02) 5 20 02

58452 Witten

Internet: [www.fuchs-taxi.de](http://www.fuchs-taxi.de)

E-Mail: [michael.fuchs@fuchs-taxi.de](mailto:michael.fuchs@fuchs-taxi.de)

---



# Der Erweiterte Vorstand

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

<b>Athanasiou, Spyridon</b>	Bielefeld	<b>Kollar, Herwig / RA</b>	Frankfurt
<b>Bahr, Winfried</b>	Halle/Saale	<b>Kuhle, Frank</b>	München
<b>Balkan , Oguz</b>	Karlsruhe	<b>Kura, Gottfried</b>	Hagen
<b>Beer, Michael</b>	Altenburg	<b>Ladwig, Tanja</b>	Hannover
<b>Böhm, Roland</b>	Münster	<b>Lenz, Claus</b>	Bonn
<b>Borning, Guido</b>	Koblenz	<b>Lubkoll, Günter</b>	Bielefeld
<b>Brüggmann, Christian</b>	Hamburg	<b>Menrath, Michael</b>	Marl
<b>Buchholz, Fred</b>	Bremen	<b>Müller, Uwe</b>	Kassel
<b>Cati, Ertan</b>	Solingen	<b>Nadolski, Leszek</b>	Berlin
<b>Clüver, Marten</b>	Hanau	<b>Ploke, Bernd</b>	Berlin
<b>Dornheim, Jürgen</b>	Freiburg, Mannheim	<b>Rosmanek, Michael</b>	Essen
<b>Dragicevic, Aleksandar</b>	Köln	<b>Sarial, Erkan</b>	Gelsenkirchen
<b>Ehret, Michael</b>	Stuttgart	<b>Scheffel, Peter</b>	Kaiserslautern
<b>Freutel, Detlev</b>	Berlin	<b>Schlenker, Dieter</b>	Frankfurt
<b>Fuchs, Michael</b>	Witten	<b>Schmidt, Thomas</b>	Frankfurt
<b>Gergin, Ufuk</b>	Frankfurt	<b>Schneider, Yvonne</b>	Offenbach
<b>Gleixner, Dirk</b>	Krefeld	<b>Schötz, Armin</b>	Remscheid
<b>Gutendorf, Hans-Gerd</b>	Koblenz	<b>Schütte, Dirk</b>	Hamburg
<b>Hartmann, Hans-Jörg</b>	Saarbrücken	<b>Schwuchow, Wolfgang</b>	Erfurt
<b>Hess, Christian</b>	München	<b>Ucar, Ertan</b>	Berlin
<b>Hübner, Wolfgang</b>	Magdeburg	<b>Waldner, Hermann</b>	Berlin
<b>Karakas, Hayati</b>	Duisburg	<b>Weidmann, Christian</b>	Bochum
<b>Keiler, Toralf</b>	Schwerin	<b>Zander, Peter</b>	Monheim
<b>Kepper, Jan</b>	Dresden	<b>Zillmann, Dieter</b>	Düsseldorf
<b>Klusmeier, Dennis</b>	Düsseldorf		



# Fachausschüsse

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Gewerbepolitik

<b>Zuständig</b>	Präsidium	
<b>Koordinator</b>	Vizepräsident Peter Zander	
<b>Vorsitzender</b>	Hartwig Schmidt	LV Saarland
<b>stv. Vorsitzender</b>	Guido Borning	LV Koblenz
	Ingo Heuermann	LV Bremen
	Frank Goldschmidt	LV Thüringen
	Thomas Schmidt	LV Hessen
	Jürgen Dornheim	LV Südbaden
	Henry Roßberg	LV Sachsen
	Holger Goldberg	FP Nordrhein
	Sven Kessler	Taxi Münster
	Markus Dalkilic	Taxi Düsseldorf
	Wolfgang Ziegler	LV Bayern
	Gunther Zimmermann	LV Niedersachsen
	Thomas Lohse	Taxen-Union HH
	Karlheinz Gräble	LV Württemberg
	Bernd Ploke	WBT Berlin
	Martin Kammer	Landesverband Thüringen LTV
	Simon Schlötel-Elmenhorst	LV Niedersachsen
	Ufuk Gergin	Taxi Frankfurt
	Ertan Ucar	Taxi Deutschland Berlin
	Predrag Simic	Bieta Bielefeld
	Oguzhan Ogul	TAXI Ruf Köln
	Rolf Feja	Innung Berlin

## Technik und Digitalisierung

<b>Zuständig</b>	Vorstandsmitglied Frank Kuhle	
<b>Vertreter</b>	Vorstandsmitglied Roland Böhm	
<b>Vorsitzender</b>	Sven Kessler	Taxi Münster
<b>stv. Vorsitzender</b>	Hans-Gerd Gutendorf	Taxi Koblenz
	Dieter Schlenker	Taxi Frankfurt
	Wolfgang Ziegler	LV Bayern
	Bernd Ploke	WBT Berlin
	Norbert Krink	LV Hessen
	Thomas Voigt	LV Sachsen

## Fachausschüsse

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

<b>Michael Frenzel</b>	LV Niedersachsen
<b>Toralf Keiler</b>	LV Mecklenburg-Vorpommern
<b>Michael Dickmann</b>	FP Nordrhein
<b>Bernd Grubert</b>	Taxi Düsseldorf
<b>Spyridon Athanasiou</b>	Bieta Bielefeld
<b>Jürgen Dornheim</b>	LV Südbaden
<b>Thomas Lohse</b>	Taxen-Union HH
<b>Torsten Hundertmark</b>	LV Niedersachsen
<b>Philipp Seloff</b>	LV Bremen
<b>Jens Schmiljun</b>	Taxi Berlin
<b>Robert Rümpelein</b>	LV Bayern
<b>Roman Marx</b>	Taxi Frankfurt
<b>Predrag Simic</b>	Bieta Bielefeld
<b>Dieter Rüchel</b>	Taxi Dortmund
<b>Matthias Müller</b>	Landesverband Thüringen LTV
<b>Oguzhan Ogul</b>	TAXI Ruf Köln

## Arbeit, Soziales und Fortbildung

<b>Zuständig</b>	<b>Vizepräsident Peter Zander</b>	
<b>Vertreter</b>	<b>Vorstandsmitglied Wolfgang Oertel</b>	
<b>Vorsitzender</b>	<b>Holger Goldberg</b>	FP Nordrhein
<b>stv. Vorsitzender</b>	<b>Guido Borning</b>	LV Koblenz
	<b>Thomas Schmidt</b>	LV Hessen
	<b>Friedrich Ahrens</b>	LV Niedersachsen
	<b>Alfred Lehmailr</b>	LV Bayern
	<b>Christian Brüggmann</b>	Taxen-Union Hamburg Hansa
	<b>Edgar Moeller</b>	Taxi Münster
	<b>Martin Kammer</b>	Landesverband Thüringen LTV
	<b>Benjamin Sokolovic</b>	LV Niedersachsen
	<b>Lea Steffanowski-Kerl</b>	LV Niedersachsen
	<b>Predrag Simic</b>	Bieta Bielefeld
	<b>Tahir Akbas</b>	Taxi Dortmund eG

## Fachausschüsse

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

#### Taxizentralen

<b>Zuständig</b>	Vorstandsmitglied Herwig Kollar	
<b>Vertreter</b>	Vorstandsmitglied Frank Kuhle	
<b>Vorsitzender</b>	Wolfgang Pettau	LV Niedersachsen
<b>stv. Vorsitzender</b>	Dennis Klusmeier	Taxi Düsseldorf
	Hans-Peter Kratz	LV Hessen
	Alfred Lehmailr	LV Bayern
	Thomas Lohse	Taxen-Union Hamburg Hansa
	Christian Weidmann	Taxi Bochum
	Uwe Franz	LV Sachsen
	Wolfgang Ziegler	LV Bayern
	Ufuk Gergin	Taxi Frankfurt
	Tim Grupe	LV Niedersachsen
	Bernd Ploke	WBT Berlin
	Nico Höttges	FP Nordrhein
	Armin Schötz	Funk-Taxi-Vereinigung Remscheid
	Oguzhan Ogul	TAXI Ruf Köln

#### Kundenorientierung, Marketing und Vertrieb

<b>Zuständig</b>	Vizepräsident Hermann Waldner	
<b>Vertreter</b>	Vorstandsmitglied Roland Böhm	
<b>Vorsitzender</b>	Dirk Schütte	Hamburg Hansa Funktaxi
<b>stv. Vorsitzender</b>	Jürgen Hartmann	LV Niedersachsen
	Alfred Schildknecht	LV Württemberg
	Bernd Schmidt	LV Bayern
	Markus Gossmann	FP Nordrhein
	Michael Dickmann	FP Nordrhein
	Uwe Franz	LV Sachsen
	Jens Schmiljun	Taxi Berlin
	Hans-Peter Kratz	LV Hessen Frankfurt
	Roman Marx	Taxi Frankfurt
	Stephan Gödeke	LV Niedersachsen
	Ertan Ucar	Taxi Deutschland Berlin
	Spiridon Athanasiou	Bieta Bielefeld
	Frank Goldschmidt	LVT Thüringen
	Gregor Beiner	IsarFunk München

## Fachausschüsse

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

#### Kranken- und Sonderfahrten

<b>Zuständig</b>	Vorstandsmitglied Wolfgang Oertel	
<b>Vertreter</b>	Vorstandsmitglied Herwig Kollar	
<b>Vorsitzende</b>	Gisela Spitzlei	FP Nordrhein
<b>stv. Vorsitzende</b>	Tanja Ladwig	LV Niedersachsen
	Georg Stich	LV Bayern
	Michael Beer	LV Thüringen LVT
	Michael Ehret	LV Württemberg
	Georg Turner	LV Rheinhessen
	Fred Berges	LV Nordrhein-Westfalen
	Spyridon Athanasiou	Bieta Bielefeld
	Karl-Heinz Kirle	TVB Berlin, Brandenburg
	Karl Heinz Kitzinger	LV Hessen
	Fabian Hoffmann	LV Niedersachsen
	Martin Kammer	Landesverband Thüringen LTV
	Hans-Jörg Hartmann	LV Saarland
	Markus Gossmann	FP Nordrhein
	Matthias Müller	Landesverband Thüringen LTV
	Alexander Dahm	LV Verkehrsgewerbe Rheinland

#### Haushalt und Revision

<b>Zuständig</b>	Präsidium	
<b>Koordinator</b>	Präsident Michael Müller	
<b>Vorsitzender</b>	Rolf Peters	FP Nordrhein
<b>stv. Vorsitzender</b>	Edgar Moeller	Taxi Münster
	Heinz Eilts	LV Niedersachsen
	Norbert Krink	LV Hessen
	Spyridon Athanasiou	Bieta Bielefeld
	Marten Clüver	Taxi Frankfurt
	Georg Fox	LV Saarland
	Dirk Schütte	Hamburg Hansa Funktaxi
	Hans-Günther Kaufhold	Taxi Düsseldorf
	Michael Frenzel	LV Niedersachsen
	Georg Stich	LV Bayern

## Fachausschüsse

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

#### Sozialpolitischer Ausschuss

Zuständig	Präsident Michael Müller	
	Goldberg, Holger	FP Nordrhein
	Ahrens, Friedrich	LV Niedersachsen
	Borning, Guido	LV Rheinland, Koblenz
	Brüggmann, Christian	Taxen-Union Hamburg Hansa
	Clüver, Marten	Taxi-Dienst Hanau
	Didier, Dr. Timo	LV Baden-Württemberg
	Dornheim, Jürgen	LV Südbaden
	Franz, Mario	LV Sachsen-Anhalt
	Gergin, Ufuk	Taxi 33 Echo-Funk
	Hartmann, Hans-Jürgen	LV Saarland
	Heuermann, Ingo	LV Bremen
	Kammer, Martin	LV Thüringen, Erfurt (LTV)
	Lohse, Thomas	Taxen-Union Hamburg Hansa
	Nagel, Heiko	LV Rheinhessen-Pfalz, Kaiserslautern
	Schlenker, Dieter	Taxi Frankfurt eG
	Schmidt, Hartwig	LV Saarland
	Sokolovic, Benjamin	LV Niedersachsen
	Töpfer, Boto	LV Berlin-Brandenburg
	Ucar, Ertan	Taxi Deutschland Berlin
	Zetzsche, Hans-Jürgen	LV Sachsen
	Ziegler, Wolfgang	LV Bayern
	Zimmermann, Gunther	LV Niedersachsen

# Förderkreis

des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

## Fahrzeug-Industrie

### Opel Automobile GmbH



Verkauf D 1-04

65423 Rüsselsheim

Internet: [www.opeltaxi.de](http://www.opeltaxi.de)

### CITROËN Deutschland GmbH



Edmund-Rumpler-Str. 4

51149 Köln

Telefon: 0171-41 40 782

Fax: 089-125 0410 034 2

E-Mail: [johannes.martin@mpsaa.com](mailto:johannes.martin@mpsaa.com)

Internet: [www.citroen.de](http://www.citroen.de)

### Daimler AG

Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland



Mühlenstraße 30

10243 Berlin

Telefon: (0 30) 26 94 - 26 94

Telefax: (07 11) 17 79 07 63 89

E-Mail: [tim.podszus@daimler.com](mailto:tim.podszus@daimler.com)

Internet: [www.mercedes-benz.de/taxi](http://www.mercedes-benz.de/taxi)

### Ford-Werke GmbH



Henry-Ford-Str. 1

50735 Köln

Telefon: (0 22 1) 9 01 75 41

Telefax: (0 22 1) 9 01 74 84

Internet: [www.ford.de/kaufberatung/geschaeftskunden](http://www.ford.de/kaufberatung/geschaeftskunden)

### TOYOTA DEUTSCHLAND GmbH



Toyota-Allee 2

50858 Köln

Telefon: (0 22 34) 1 02 21 20

Fax: (0 22 34) 1 02 99 21 20

E-Mail: [volker.frank@toyota.de](mailto:volker.frank@toyota.de)

Internet: [www.toyota.de/geschaeftskunden/taxi-programm](http://www.toyota.de/geschaeftskunden/taxi-programm)

### Volkswagen AG

Vertrieb von Behörden- und Sonderfahrzeugen



Brieffach 1913

38436 Wolfsburg

Telefon: (0 53 61) 97 15 66

Telefax: (0 53 61) 92 07 54

E-Mail: [ute.schulenburg@volkswagen.de](mailto:ute.schulenburg@volkswagen.de)

Internet: [www.volkswagen-taxi.de](http://www.volkswagen-taxi.de)

## Förderkreis

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

	<p><b>Volkswagen Nutzfahrzeuge</b></p> <p>Brieffach 012/29670 Postfach 210580 30405 Hannover</p>	<p>Verkauf an Sonderabnehmer Taxi und Mietwagen</p> <p>Telefon: (01 70) 63 69 02 8 Fax: (05 11) 79 89 99 52 6 E-Mail: joachim.flaemig@volkswagen.de Internet: www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/taxigewerbe</p>
<p>Neumitglied</p> 	<p><b>Volvo Car Germany GmbH</b></p> <p>Siegburger Straße 229 50679 Köln</p>	<p>Vertrieb Großkunden und Behörden</p> <p>Telefon: (0 60 74) 30 33 10 E-Mail: dietmar.ruhe@volvocars.com Internet: www.volvocars.com/de</p>
<p><b>Taxizubehör-Industrie</b></p>		
	<p><b>DDS Digital Dispatch (Intl) Ltd</b></p> <p>St Ives Business Park Parsons Green, St Ives PE27 4AA United Kingdom</p>	<p>Telefon: 00 44 19 54 78 08 88 E-Mail: uksales@digital-dispatch.com Internet: www.digital-dispatch.co.uk</p>
	<p><b>Finn Frogne GmbH</b></p> <p>Münzgasse 4 D-72070 Tübingen</p>	<p>Telefon: (0 70 71) 79 20 90 Telefax: (0 70 71) 79 20 91 E-Mail: info@frogne.de Internet: www.frogne.de</p>
	<p><b>FMS GmbH</b></p> <p>Messendorfgrund 30 A-8042 Graz</p>	<p>Telefon: 00 43 (3 16) 40 68 76-0 Fax: 00 43 (3 16) 40 68 76-16 E-Mail: office@fms.a Internet: www.fms.at</p>
	<p><b>Gefos</b></p> <p>Lohbachstr. 12 58239 Schwerte</p>	<p>Gesellschaft für offene Systeme mbH</p> <p>Telefon: (0 23 04) 9 52 90 - 0 Telefax: (0 23 04) 9 52 90 - 29 E-Mail: naumann@gefos.net Internet: www.gefos.net</p>

## Förderkreis

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

#### HALE electronic GmbH



Eugen-Müller-Str. 18	Telefon: 00 43 (6 62) 43 90 11-0
A-5020 Salzburg	Fax: 00 43 (6 62) 43 90 11-9
	E-Mail: <a href="mailto:marketing@hale.at">marketing@hale.at</a>
	Internet: <a href="http://www.hale.at">www.hale.at</a>

#### Interfacom S.A. - TAXITRONIC



C/ Torrent de l'Estadella, 64	Telefon: 00 34 (93) 2 66 20 30
E-08030 Barcelona	Fax: 00 34 (93) 3 03 34 03
	E-Mail: <a href="mailto:taxitronic@taxitronic.es">taxitronic@taxitronic.es</a>
	Internet: <a href="http://www.taxitronic.com">www.taxitronic.com</a>

#### Kienzle Argo GmbH



Alboinstraße 56	Telefon: (0 30) 79 49 00 55
12103 Berlin	Telefax: (0 30) 79 49 00 12
	E-Mail: <a href="mailto:info@kati.de">info@kati.de</a>
	Internet: <a href="http://www.kati.de">www.kati.de</a>

#### Seibt & Straub AG



Taubenstr. 10	Telefon: (07 11) 9 67 29 - 0
70199 Stuttgart	Telefax: (07 11) 9 67 29 - 49
	E-Mail: <a href="mailto:stefan.straub@seibtundstraub.de">stefan.straub@seibtundstraub.de</a>
	Internet: <a href="http://www.seibtundstraub.de">www.seibtundstraub.de</a>

#### Semitron S.A.



Industrial Area of Sindos	Telefon: 00 30 23 10 79 69 63
57022-Gr Thessaloniki	Telefax: 00 30 23 10 79 65 63
Greece	E-Mail: <a href="mailto:info@peterheedfeld.de">info@peterheedfeld.de</a>
	Internet: <a href="http://www.taxi.semitron.gr/de.html">www.taxi.semitron.gr/de.html</a>

#### Telekommunikation

#### Telekom Deutschland GmbH



Fuhlsbüttler Str. 29	Geschäftskunden	Telefon: (0 800) 33 05 66 7
22305 Hamburg		Telefax: (03 91) 58 01 03 05 3
		Internet: <a href="http://www.geschaeftskunden.telekom.de/vertriebsseiten/bzp">www.geschaeftskunden.telekom.de/vertriebsseiten/bzp</a>

## Förderkreis

### des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

#### Taxi-Spezialanbieter und Dienstleister

##### Ingenico Payment Services GmbH



Daniel-Goldbach-Straße 17-19  
40880 Ratingen

Telefon: (0800) 44 11 224

Telefax: (0 21 02) 99 79 903

E-Mail: retailgroups@ingenico.com

Internet: www.ingenico.com/payment-services

##### Much® Autohaus GmbH



Gewerbering 18  
83646 Bad Tölz

Telefon: (08 041) 7 88 90

Telefax: (08 041) 7 88 93 3

E-Mail: much@taxifahrzeuge.de

Internet: www.taxifahrzeuge.de

##### Prävent GmbH Betriebsmedizin und Arbeitssicherheit



Wellinghofer Amtsstraße 33  
44265 Dortmund

Telefon: (02 31) 29 27 80 21

Telefax: (02 31) 29 27 80 23

E-Mail: mail@praevent-gmbh.de

Internet: www.praevent-gmbh.de

#### Versicherungswirtschaft

##### mobile GARANTIE Deutschland GmbH



Knibbeshof 10 a  
30900 Wedemark

Telefon: (05 13 0) 97 57 03 0

Telefax: (05 13 0) 97 57 05 9

Mobil: (0170) 4404572

E-Mail: s.schunk@mobile-garantie.de

Internet: www.mobile-garantie.de

##### VdK Versicherung der Kraftfahrt – SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG



Joseph-Scherer-Straße 3  
44139 Dortmund

Telefon: (02 31) 135 73 15

Telefax: (02 31) 135 13 73 15

E-Mail: info@vdk-online.de

Internet: www.vdk-online.de

# Literaturverzeichnis

## für das Taxi- und Mietwagengewerbe

Fielitz / Grätz

**Personenbeförderungsgesetz, Kommentar zum gesamten Personenbeförderungsrecht**

Band 1 und 2, 77. Aktualisierungslieferung 2019, Luchterhand Verlag, Neuwied

Bidinger

**Personenbeförderungsrecht, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften**

Band 1 und 2, 3. Ergänzungslieferung 2018, Erich Schmidt Verlag, Berlin

Thomas Grätz

**Das Personenbeförderungsgesetz - erläutert für Taxi- und Mietwagenunternehmen**

1. Auflage 2016, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München

Thomas Grätz

**Fachkunde & Prüfung für den Taxi- und Mietwagenunternehmer**

11. Auflage 2019, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München

Thomas Grätz

**Fachkunde & Prüfung für den Taxi- und Mietwagenunternehmer - Prüfungstest**

7. Auflage 2018, Verlag Heinrich Vogel GmbH, München

Herwig W. Kollar / Ufuk Gergin

**Taxi-Handbuch - Leitfaden für Taxi- und Mietwagenunternehmer**

30. Auflage 2019, Huss-Verlag GmbH, München



**Betriebsführung - Informationen & Tipps für Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer**

2003, Selbstverlag BZP



**Verordnung einer Krankenbeförderung. Richtig?!**

2001, Selbstverlag BZP



**Mehr Fahrgäste durch mehr Freundlichkeit, Service und Preiswürdigkeit**

10. Auflage 2014, Selbstverlag BZP



**Taxi fahren - aber Sicher!**

3. Auflage 2008, Selbstverlag BZP



TAXIstars-Konsortium

**Besser ausgebildete Taxifahrer für mehr Sicherheit und bessere Wettbewerbsfähigkeit auf der Straße rund um die Uhr**

1. Version 2015

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

**Differenzierte Bedienung im ÖPNV**

2. Auflage 2009, Eurailpress

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

**Taxi-Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr**

Neuaufgabe 1993, ALBA Fachverlag GmbH & Co. KG, Düsseldorf



**Report des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.**, Selbstverlag, erscheint 4 mal jährlich als Beilage im

„SicherheitsProf“ (BG Verkehr) sowie zusätzlich 4 mal digital und kostenlos

**taxi heute**, Huss-Verlag GmbH, München

**TAXI times**, taxi-times Verlags GmbH, München

# Impressum

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Dorotheenstrasse 37, 10117 Berlin  
Telefon: 49 (030) 21 22 23 53 5  
E-Mail: [info@bundesverband.taxi](mailto:info@bundesverband.taxi)

Geschäftsführer: RA Thomas Grätz

## Bildnachweis

Seite 001	Victor Heekeren
Seite 006	Erik Eastman / Unsplash
Seite 011	Erik Eastman / Unsplash
Seite 013	Robin Pierre / Unsplash
Seite 019	Daniel von Appen / Unsplash
Seite 023	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 024	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 033	Victor Heekeren
Seite 050	Franziska Kempiak
Seite 096	Alex Rodríguez Santibáñez / Unsplash
Seite 116	Daniel von Appen / Unsplash
Seite 120	Sugarman Joe / Unsplash
Seite 125	Sugarman Joe / Unsplash

Alle anderen Fotos Copyright Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.







## Befördert mehr Geschäftsführer als jedes Unternehmen.

**Die E-Klasse. Das Taxi.** Souverän in Komfort, Design und Effizienz bringen Sie jeden Fahrgast bequem und sicher ans Ziel. Um es auch Ihnen so angenehm wie möglich zu machen, liefern wir Ihnen mit unseren Taxipaketen alles aus einer Hand. Erfahren Sie mehr bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter [www.mercedes-benz.de/taxi](http://www.mercedes-benz.de/taxi)

**Mercedes-Benz**  
Das Beste oder nichts.

