

PERSON



Frederik Wilhelmsmeyer, Abschied nach 24 Jahren Verbandsarbeit

Danke, Frederik!

Nun hört er also auf. Frederik Wilhelmsmeyer, Vize im Bundesverband, geht nach 24 Jahren. Zur Verabschiedung gab es Anekdoten und Nachdenkliches. Er solle sich nun Zeit nehmen für lange Spaziergänge mit seinem Hund. Aber es wurde auch mehr als deutlich: Mit Frederik geht einer, der aus der zweiten Reihe Immenses für den Verband geleistet hat. In der Verbandsarbeit sind messbare Ergebnisse viel seltener als bei einem Unternehmer, der weiß, was er abends in der Kasse hat. Und dennoch: Die PBefG-Novelle, den Umzug von Frankfurt nach Berlin oder die Zusammenarbeit mit den Partnerorganisationen hat Frederik Wilhelmsmeyer entscheidend mit gestaltet. Auch wenn andere dafür mehr im Rampenlicht standen. Er wird fehlen, so viel ist jetzt schon sicher. Aber wie heißt es so schön: „Niemals geht man so ganz...“. Das gilt auch für die vielzitierte Familie Taxi. Und die sagt aus vollem Herzen: DANKE, Frederik!

IMPRESSUM



Taxi & Mietwagen Report, Mitteilungen des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Dorotheenstraße 37, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
https://www.facebook.com/BZPorg
https://twitter.com/BZPorg

Redaktion

Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

KOMMENTAR

Hinter uns liegt ein turbulentes Jahr – aber die Zukunft wird nicht ruhiger

Michael Oppermann zieht Bilanz für 2021

Ja, die Zeiten sind sehr turbulent. Und wir wissen beim besten Willen noch nicht, wie ein Leben nach der Pandemie aussieht. Und vor allem: Wann es wieder beginnt! Denn das ist ja die Voraussetzung dafür, dass unser Gewerbe zu der Zahl der Fahrten zurück kehren kann, wie wir sie vor Corona hatten. Aber ich bin mir ganz sicher: Wenn wir das Taxi nicht hätten, wir würden es heute erfinden! Beispielsweise, um die Klimaziele zu erreichen. Ohne das Taxi- und Mietwagengewerbe ist weder die Zahl der privaten Pkw's noch die Höhe der bisherigen CO2-Emissionen zu reduzieren.

Bundesfahrplan eTaxi

Wir haben gerade den Bundesfahrplan eTaxi vorgelegt. In diesem Heft und auf der Website des Bundesverbandes ist unsere Idee nachzulesen. Zuvor haben wir in den unterschiedlichsten Gremien darüber ausführlich diskutiert. Herausgekommen ist der Dreiklang von Fördern, Fordern und Vernetzen. Dieser Dreiklang, diese drei Bausteine sind wichtig. Denn mit nur einem Baustein kann man kein Haus bauen. Das ist auch erst komplett, wenn der Boden, die Seitenwände und das Dach fertig sind. Einerseits ist die E-Mobilität eine große Chance für das Gewerbe. Andererseits werden wir um diese Investitionen nicht herum kommen. Die Metropolen werden in ihren In-

nenstädte den Verbrennern schnell die Fahrt versagen. Auch in kleineren Kommunen oder auf dem Land wird sich der Trend zur E-Mobilität nicht aufhalten lassen. Und je eher wir uns dem stellen, um so mehr können wir in Europa eine Vorreiterrolle einnehmen. Hamburg hat gezeigt, dass die Idee funktioniert. Nun geht es darum, das Taxi bundesweit mit neuen Antrieben auf die Straße zu bringen und umzustellen. Das sichert auch neue Kundengruppen. Denn gerade für junge Menschen ist es plötzlich wieder cool, Taxi zu fahren. E-Taxi wohlgeerntet.



Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.

Mobilität für alle

Von den Jüngeren zu den Älteren. Im Wahlkampf zum Bundestag war kaum die Rede davon, wie Deutschland die Mobilität für ältere Menschen gewährleisten will. Zur Erinnerung: Der Anteil von Seniorinnen und Senioren nimmt ständig zu. Und damit wächst auch die Zahl der

RECHT

02

Taxikonzession übertragen?

Nicht bei Unzuverlässigkeit des Inhabers!

GEWERBE

03

Herbsttagung des Bundesverbandes

Satzungsänderungen, Rückblicke und neue Aufgaben

GEWERBE

04

Taxi Driving Innovation

Die Zukunft ist elektrisch

Fahrten, die einen medizinischen Hintergrund haben. Mittlerweile ist das für Taxi- und Mietwagenunternehmen ein fester und stabiler Umsatzfaktor geworden. Aber eine Bündelung von Fahrten, wie manche Pfennigfuchser uns vorrechnen, ist nicht möglich. Menschen sind kein Stückgut! Patienten müssen oft an der Wohnungstür abgeholt werden und bis zum Arzt oder zur Station begleitet werden. Ein Vertrauensverhältnis entsteht unter anderem auch dadurch, dass das Taxi ein geschützter Raum ist – und der Fahrer oder die Fahrerin die konstante Bezugsperson. Der Teufel steckt dann aber bei der Abrechnung im Detail. Kassen haben sehr unterschiedliche Anforderungen. Der Ausschuss Krankenfahrten des Bundesverbandes leistet schon seit Jahren wichtige Arbeit, um den Unternehmern zur Seite zu stehen. Wir wollen mit Kassen weiter ins Gespräch kommen – und auf beiden Seiten Nerven, Geld und Zeit einsparen.

Zwei Themen nur, die uns in Zukunft beschäftigen werden. Und ich bin – wie gesagt – sicher: Wenn wir das Taxi nicht hätten, wir würden es heute erfinden!

Ihr Michael Oppermann

Taxikonzession übertragen? Nicht bei Unzuverlässigkeit des Inhabers!



**§ Bundesverwaltungsgericht
Urteil vom 09.06.2021
Aktenzeichen
BVerwG 8 C 32.20**

Der Fall ging durch drei Instanzen und wurde nun vom Bundesverwaltungsgericht entschieden. Geklagt ein Mann aus Nordrhein-Westfalen. Er hatte ursprünglich zwei Taxikonzessionen. Allerdings wollte die Behörde die Genehmigungen nicht verlängern und widersprach sie. Gegen den Mann bestanden erhebliche Zweifel, er habe für mehrere Jahre unzutreffende Steuererklärungen abgegeben. Die Buchführung sei durch unwahre Ersatzbelege manipuliert worden, dafür wurden originale Schichtzettel und Fahrtberichte vernichtet und Betriebseinnahmen unvollständig verbucht. Kurzum, der Kläger war kein unbeschriebenes Blatt für die Behörden – sie ließen sich auf eine Verlängerung der Konzessionen nicht ein.

Übertragung muss korrekt erfolgen

Und so kam der Mann auf die Idee, seine beiden Konzessionen auf einen Familienangehörigen zu übertragen. Der erfüllte alle persönlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigungen und wollte den Taxi-Betrieb auch in Gänze übernehmen. Allerdings scheiterte der Plan an der Behörde. Die Übertragung einer Konzession von einem unzuverlässigen Altunternehmer auf einen zuverlässigen Unternehmer sei rechtlich nicht möglich, weil auch der über-

tragungswillige bisherige Konzessionsinhaber die persönlichen Genehmigungsvoraussetzungen aus § 13 Abs. 1 PBefG erfüllen müsse. Der Antrag auf die Übertragung habe somit keine Auswirkungen auf den Genehmigungswiderruf.

Klage vor dem Verwaltungsgericht

Im Sommer 2016 klagte der Mann vor dem Verwaltungsgericht und wollte die Aufhebung des Widerrufs erreichen, zudem auch hilfsweise eine Genehmigung zur Übertragung der aus seinen Taxikonzessionen erwachsenden Rechte und Pflichten. Die ihm gegenüber erhobenen Vorwürfe seien weitgehend unbegründet, rechtfertigte der Mann sein Anliegen. Allenfalls habe es Fehler in der Buchhaltung gegeben. Wenn es Bedenken gegen ihn geben sollte, dann ließen sich die ja auch durch den neuen Inhaber vollständig ausräumen. Der Betrieb müsse nicht geschlossen werden. Das Verwaltungsgericht sah dies anders, nun landete der Fall vor dem Oberverwaltungsgericht. Auch hier war das Ergebnis für den Mann nicht befriedigend. blieb noch der Gang vor das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Und auch da zog der Ex-Unternehmer den Kürzeren. Eine Taxikonzession kann nur übertragen werden, wenn sie noch besteht. Und sie bestand eben genau nicht mehr, da die Behörden die Genehmigungen schon vor der Klage vor dem Verwaltungsgericht widerrufen hatten und dies das Verwaltungsgericht auch rechtskräftig bestätigt hatte.

Supermarkt wird durch Ladesäulen nicht zur Tank- stelle

**§ Verwaltungsgericht Berlin
Beschluss vom 03.06.2021
Aktenzeichen VG 4 L 162/21**

Sonntagsöffnungszeiten von Läden sind in Deutschland streng geregelt. Tankstellen dürfen beispielsweise rund um die Uhr geöffnet sein. Davon wollte auch die Betreiberin eines Berliner Supermarktes profitieren und bot auf ihrem Kundenparkplatz zwei Ladesäulen für E-Autos an. Doch das zuständige Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf zog den Stecker und

verbot die Öffnung am Sonntag. Dagegen klagte die Frau und musste vor dem Verwaltungsgericht Berlin eine Niederlage einstecken. Erstens seien die Ladesäulen nur zur besseren Kundenbindung da. Zum anderen sei der Zugang zum Parkplatz durch eine Schranke geregelt. Und das Geschäftskonzept der Antragstellerin kehrt damit das Leitbild geradezu um, wonach beim Tanken an einer (herkömmlichen) Tankstelle auch aus einem begrenzten Warensortiment eingekauft werden kann.



Wer trägt die zusätzlichen Desinfektionskosten in der Werkstatt?

**§ Landgericht Würzburg
Urteil vom 24.03.2021
Aktenzeichen 42 S 2276/20**

Verursacher eines Unfalls müssen auch die Kosten für die Corona-Desinfektion in der Werkstatt übernehmen. In dem Fall war der Wagen einer Frau beim Unfall beschädigt worden, sie ließ ihn in der Werkstatt reparieren. In der Werkstattrechnung waren wegen der Corona-Pandemie Desinfektionskosten in Höhe von 80,52 Euro netto („Fahrzeugdesinfek-

tion“, „Mitarbeiter“) und 65 Euro netto („Fahrzeugdesinfektion vor Reparaturbeginn und vor Fahrzeugrückgabe“) enthalten. Die gegnerische Versicherung strich diese Schadenspositionen. Vor Gericht war die Klage auf Erstattung teilweise erfolgreich. Die Desinfektion von Fahrzeugen ist laut Gericht eine klassische Unfallfolge. Allerdings sprach das Gericht lediglich einmalige Corona-Mehrkosten von 80,52 Euro zu, nicht jedoch die 65 Euro. Die Kosten dürften nur einmal geltend gemacht werden.

Mitgliederversammlung des Bundesverbandes im November

Neue Satzung mit großer Zustimmung verabschiedet

Der eine kommt, der andere geht

Der Vorstand des Bundesverbandes besteht nun aus sieben Mitgliedern. Neu im Gremium ist Aleksandar Dragicevic vom Taxi Ruf Köln. Zunächst entschied sich die Mitgliederversammlung für die Erweiterung des Vorstand. Und der Bewerber sagte kurz und knapp: „Ich habe in den vergangenen Jahren den Vorstand oft kritisiert – und will mich nun mehr einbringen“. Diese offenen Worte überzeugten eine deutliche Mehrheit.

Frederik Wilhelmsmeyer ist dagegen nun nicht in der Geschäftsführung des Verbandes. 24 Jahre lang bestimmte er die Geschicke des Verbandes mit. Und wie fing alles an? Präsident Kollar erinnerte an eine Stellenausschreibung, die rund 300 Bewerbungen brachte. Im Auftrag der damaligen Verbandsspitze musste eine Vorauswahl getroffen werden. Genau dies übernahm damals Herwig Kollar und war beeindruckt, wie sich der Bewerber vorbereitet hatte: „Damals konnte man nicht einfach Google befragen, was den Verband prägt. Frederik Wilhelmsmeyer wusste es im Gegensatz zu anderen Kandidaten und löste auch die gestellten Aufgaben mit Bravour“. Für andere war damals nur entscheidend: „Ist der Bursche denn trinkfest?“ Und so wurde der Abschied zu einem Mix von Erinnerungen, mahnenden Worten an das Gewerbe und langem, stehendem Applaus der Mitgliederversammlung!

Es war ein stürmischer Tag in Berlin, als die Herbsttagung des Bundesverbandes stattfand. Aber, und diese Nachricht gleich vorweg, die äußere Stimmung übertrug sich keineswegs nach innen in den Tagungsraum. Für den Beobachter, der schon mehrere dieser Tagungen erlebt hat, war dieser Umstand zumindest bemerkenswert! Die Tagesordnung für den nicht öffentlichen Teil umfasste immerhin 15 Punkte, auch das war nicht alltäglich.

Verband gibt sich neue Satzung

Geschäftsführer Michael Oppermann stellte die Satzungsänderungen vor, die von einer Arbeitsgruppe aus Vorstand und Vertretern von fünf Mitgliedsorganisationen ausgearbeitet wurden. „Wir haben handwerklich klassisch aufgeräumt“, sagte er. Wenn man täglich mit der Satzung arbeitet, dann fallen Schwachstellen und Probleme auf. „Aber es geht nicht um das Handwerkliche, sondern um ein gutes Miteinander“, unterstrich der Geschäftsführer. Damit werden nun auch strukturelle Änderungen im Verband möglich. „Viele Fragen, wie beispielsweise das Verhältnis vom Bundesverband zu den einzelnen Landesverbänden, von Stadt zu Land, von Proportionalitäten im Verband, kann man oftmals gar nicht so detailliert regeln. Der Rahmen muss klar sein, aber wichtig ist eben dann, wie man das lebt“.

Die augenfälligste Änderung ist die Abschaffung des Erweiterten Vorstands. Denn eigentlich ist dieses Gremium weitgehend identisch mit der Mitgliederversammlung, sowohl bei den Personen und

auch bei den Stimmen. Die Aufgaben des Erweiterten Vorstands gehen nun an die Mitgliederversammlung über. Dazu gehört unter anderem die Beschlussfassung über gewerbepolitische Leitlinien. Der Vorstand arbeitet sie aus, die Mitgliederversammlung stimmt dann darüber ab.

Bekennnis zu Vielfalt im Verband

Die neue Satzung ist ein klares Bekenntnis zur Vielfalt im Verband. Das muss der Vorstand auch entsprechend abbilden, aber es gibt keine feste Quotierung, wonach die Plätze für Taxizentralen oder Länder festgelegt sind. Oppermann machte zugleich deutlich, dass der Name „Fördermitglieder“ auch der Vergangenheit angehört. Sie werden künftig Partner heißen. Aber es ist nur nicht eine bloße Umbenennung, sondern damit geht auch ein anderes Verständnis einher: Es ist eine Partnerschaft auf Augenhöhe, ein Geben und Nehmen. Und davon profitieren beide Seiten. Partner eben. Die neue Satzung fand den deutlichen Zuspruch der Mitglieder. Abgestimmt wurde digital, damit war auch das Ergebnis sofort verfügbar: 561 Ja-, elf Nein-Stimmen und keine Enthaltungen. Präsident Herwig Kollar bedankte sich dann auch für das „überwältigende Votum“!



Aleksandar Dragicevic ist neu im Vorstand des Bundesverbandes



Wolfgang Dertel überreichte Frederik Wilhelmsmeyer die Goldene Ehrennadel des Verbandes

„Plötzlich ist es wieder cool, mit dem Taxi zu fahren!“

Taxi Driving Innovation zu E-Mobilität, Krankenförderung und on-demand-Verkehr

Wenn es einen Platz gibt, auf dem die Zukunft der Personenbeförderung auf hohem Niveau diskutiert wird – dann ist das die Taxi Driving Innovation. Keine Nabelschau, sondern eine sachliche Debatte mit Tiefgang und hochkarätigen Gästen. Und natürlich spielte E-Mobilität auch diesmal eine große Rolle, aber nicht nur.

lich größere Laufleistung als private Fahrzeuge. Deshalb können wir mit moderner Flotte auch deutlich mehr CO₂ einsparen“. In Hamburg sind das allein über 125.000 Tonnen jährlich. – Die Rückmeldungen der Kunden, die mit einem E-Taxi unterwegs waren, sind meist durchweg positiv, berichtete Gregor Beiner, dessen E-Taxi-Flotte

denn je. Da war sich die Runde mit Gisela Spitzlei, Wolfgang Oertel sowie Dr. Georg Kippels (MdB, CDU/CSU-Fraktion) einig. Denn Fahrer und Fahrerinnen holen oftmals ihre Fahrgäste an der Wohnungstür ab und bringen sie bis zur Praxis, auch wenn Krankenkassen dies oft nicht so sehen. Auch bei der Genehmigung und Abrechnung sei ganz viel Luft nach oben, rechneten die Gewerbevertreter vor. Fahrten zur Strahlenbehandlung, zur Chemotherapie oder zur Dialyse finden regelmäßig für die Patienten statt: „Warum, bitte schön, müssen sie dann immer wieder neu beantragt werden?“ Eine Entbürokratisierung mit einheitlichen Abrechnungsverfahren würden allen helfen: den Patienten, dem Gewerbe und nicht zuletzt auch den Kassen, da sich ihr Aufwand deutlich verringern ließe. Dr. Kippels: „Mobilität ist die Schnittstelle zwischen medizinischer Anwendung und Wohlbefinden des Patienten. Wenn wir wollen, dass Menschen so lange wie möglich in ihrem Umfeld bleiben können, dann müssen sie auch zum Arzt kommen. Da müssen wir Bürokratie abbauen – das reduziert auch die Unzufriedenheit“. Und Gisela Spitzlei meinte pragmatisch: „Manche Praxen haben nur dann viele Patienten, wenn sie dahin auch transportiert werden.“

ländlichen Raum. Aber wir müssen nichts mit Steuermitteln neu aufbauen und subventionieren, was dem bestehenden Gewerbe durch die subventionierte Mobilität dem Atem nimmt.“ Dagegen verwies Dr. Jan Schilling vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen auf eine Studie seines Verbandes: „Wir brauchen ein Angebot im ländlichen Raum. Und wir wollen Leute zum Umsteigen bewegen, um die Klimaziele zu erreichen.“ Das Taxi könne dabei Kooperationspartner sein. Für den Verkehrsclub Deutschland (VCD) betonte Kerstin Haarmann: „Die Verkehrswende ist nicht mit der Decarbonisierung des Straßenverkehrs erledigt, der Mensch müsse im Mittelpunkt stehen.“ Allerdings gehöre dazu nicht die nächtliche Heimfahrt von der Diskothek aufs Dorf.



Session 1: Taxi unter Strom – Elektrifizierung der Flotte

Eines der wichtigsten Themen für das Taxi- und Mietwagengewerbe wird der Umstieg auf Elektromobilität sein, der Bundesfahrplan eTaxi ist ein deutlicher Beleg für die Bemühungen. Hamburg fährt mit dem „Zukunftstaxi“ deutlich voran. Thomas Sell vom Kooperationspartner Deutsche Telekom brachte es auf den Punkt: „Es gibt auf einmal viel mehr junge Leute als Kunden. Plötzlich ist es cool, mit dem sauberen Taxi zu fahren.“ Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende in der Hansestadt, hatte am Vormittag noch den ersten Stand für E-Taxis eröffnet. Zwei Schnell-Ladestationen sind exklusiv für Taxis reserviert. Per Video zugeschaltet erklärte der Politiker: „Taxis haben eine deut-

in München weiter wächst. „Das passiert einerseits direkt im Taxi, andererseits aber auch beim Autohersteller. Dort melden sich die Kunden und verweisen explizit auf ihre Erfahrungen im E-Taxi!“ In der täglichen Praxis müssten Fahrer und Schichten angepasst werden. Aber das sei am Ende gar nicht so schwierig. „Die Fahrer werden so viel positiver aufgenommen, weil sie mit sauberen Autos unterwegs seien.“ Die Ladeinfrastruktur sei am Betriebshof vorhanden, damit werde das Laden auch vereinfacht.

Session 2: Taxi für Patienten – Krankenfahrten digital

Mobilität endet nicht am Bordstein! Diese Erkenntnis wird bei Krankenfahrten durch das Taxi- und Mietwagengewerbe deutlicher

Session 4: Ausblick auf die nächste Legislatur

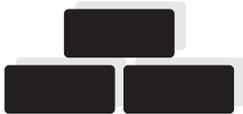
Ursprünglich war für dieses Panel auch der bündnisgrüne Verkehrspolitiker Stefan Gelbhaar angekündigt. Aber da die potenziellen Koalitionäre sich Anfang November Stillschweigen verordnet hatten, blieb sein Platz auf dem Podium leer. Während Wissenschaftlerin Dr. Lisa Ruhrort für eine City-Maut plädierte, sagte BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann: „Eine Maut würde für das Taxi- und Mietwagengewerbe wenig ändern. Nur wenige unserer Kunden pendeln von Vororten zum Arbeitsplatz in den Innenstädten.“ Dagegen fragte Karsten Schulze vom ADAC: „Viele können sich die Innenstadt nicht mehr leisten und sind rausgezogen – was bedeutet das, wenn eine City-Maut kommt?“. Die Antwort auf diese Frage ist noch offen....

Wir können sauber!

Bundesfahrplan eTaxi: Klimapfad für eine emissionsfreie Personenbeförderung

Die Koalitionsverhandlungen zwischen Sozialdemokraten, Liberalen und BündnisGrünen waren noch ganz am Anfang (und zum Redaktionsschluss dieser Report-Ausgabe noch nicht abgeschlossen), da legte der Bundesverband seine Idee auf den Tisch. Bis 2030 werden mit dem Bundesfahrplan eTaxi 80 Prozent der Taxiflotte emissionsfrei fahren. Dafür sind keine 400 Millionen Euro Förderung notwendig. Angesichts der Summen, mit denen private E-Autos gefördert werden, geradezu ein Kinderspiel. Zudem legt ein Taxi ein Vielfaches von den Strecken zurück, die ein typisches Familienauto im Jahr fährt. Die Ambitionen sind damit klar und deutlich: „Es geht nicht um weniger, als um den Austausch der bisherigen Taxiflotte zu emissionsfreien Fahrzeugen. Das ist eine Aufgabe des Taxigewerbes, aber sie geht alle an!“

**Drei Bausteine für
eine saubere Flotte:
fördern, fordern
und vernetzen**



Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.: „Der Bundesfahrplan eTaxi hat drei Bausteine: fördern, fordern und vernetzen – und kostet nicht mehr als insgesamt 390 Millionen Euro. Der Gewinn ist dafür unermesslich: Saubere Luft in Stadt und Land und deutlich mehr Lebensqualität.“



1. Fördern

Natürlich ist das Programm nicht zum Nulltarif zu haben. Die Preise für gebrauchte Taxis sind nicht so rosig, Unternehmer müssen mit sehr spitzer Feder rechnen, ob sich der Umstieg rentiert. Deshalb kann hier die Förderung helfen, damit der Umweltgedanke auch betriebswirtschaftlich untermauert wird. „Die Förderung startet bei 15.000 Euro im ersten Monat des Bundesfahrplans eTaxi und sinkt kontinuierlich, um den schnellen Umstieg zu fördern. Im zweiten Monat beträgt die Förderung noch 14.850 Euro usw. – nach acht Jahren ist sie bei 5.773 Euro angekommen. Das ist ähnlich wie bei der Solarförderung, die hat ebenfalls hoch begonnen. Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“, skizziert Oppermann die Idee. Hamburg ist mit dem Zukunftstaxi voran gegangen, jetzt muss dieses Beispiel auf die nationale Ebene. 390 Millionen Euro Förderung, verteilt auf einen Zeitraum von acht Jahren, bedeuten im Schnitt ein Fördervolumen von 50 Millionen Euro pro Jahr.

2. Fordern

Fordern heißt für das Gewerbe, die Politik muss einen verbindlichen Rahmen vorgeben. In Leipzig gab es jüngst eine Idee, über die diese Ausgabe des Reports ebenfalls berichtet. Jedes zweite neue Taxi muss elektrisch sein – und das schnellstmöglich, entschieden die Leipziger Stadtväter. Es gab großen Protest und die Verwaltung musste zurück rudern. Das ist das genaue Gegenteil von „fordern“! Wir sind offen für konstruktive Gespräche, mit denen auch Druck ausgeübt werden kann. Verbindliche Vorgaben müssen aber frühzeitig kommuniziert werden. So könnten entsprechende Schilder in den Städten bevorzugte Straßen oder Standplätze nur für E-Taxis ausweisen.

3. Vernetzen

Dieser dritte Punkt des Bundesfahrplans eTaxi ist nicht minder wichtig. Allein mit dem Aufbau einer Fahrzeugflotte ist es nicht getan, sie muss auch wirtschaftlich betrieben werden können. Der Bundesverband schlägt einen Runden Tisch Elektrifizierung vor, an dem alle Beteiligten vom Hersteller bis zu den Kommunen ihre Ideen einbringen können. Denn eTaxi-Flotten benötigen eine ausreichende und ständig verfügbare Ladestruktur. Dazu spielen natürlich auch die Preise keine unwesentliche Rolle, deshalb brauchen wir eine Strompreisgarantie bis 2030. Nur so lässt sich gewährleisten, dass der Umstieg dauerhaft und finanzierbar ist.

Innovation Taxi

Das Taxi- und Mietwagengewerbe ist innovativ. Deshalb haben wir den Bundesfahrplan eTaxi vorgelegt, um eine weitgehend emissionsfreie Personenbeförderung bis zum Jahr 2030 zu erreichen. 40.000 Fahrzeuge, das sind etwa 80 Prozent der gesamten Taxiflotte in Deutschland, sollen bis dahin mit Strom fahren. Das wäre ein wesentlicher Schritt, denn Taxis fahren ungefähr achtmal so viele Kilometer im Jahr wie ein privates Auto. Michael Oppermann: „Warum nicht die vielen einzelnen Förderprogramme bündeln und mit einem ordentlichen Schluck aus der Pulle etwas Großes schaffen?“ Nach Vorstellungen des Bundesverbandes könnte bis 2025 bereits ein Viertel der Flotte elektrifiziert sein. Kein anderes EU-Land hat solche ambitionierten Pläne. Das Gewerbe wäre damit der Zeit voraus, denn die EU-Kommission plant das Aus für die herkömmlichen Verbrenner erst bis 2035. Und eine Zahl darf nicht vergessen werden: „Mit der Elektrifizierung des Taxigewerbes lassen sich jedes Jahr weitere 675.000 Tonnen CO₂ einsparen.“ Auf acht Seiten beschreibt der Bundesfahrplan detailliert, welche Instrumente der Branche diesen Wandel ermöglichen. Denn klar ist: Allein aus eigener Kraft wird dieser Wandel nicht gelingen. Der Bundesfahrplan eTaxi wurde auf Basis der Erfahrungen aus einzelnen Städten erarbeitet und in den Gremien des Verbandes beraten.

Taxis sollen elektrisch fahren

Hamburg und Leipzig – zwei sehr unterschiedliche Beispiele

Die einen haben einen Namen für ihr Projekt – es heißt „Zukunftstaxi“. Die anderen haben jede Menge Ärger. Die einen fahren schon zu einem Teil elektrisch und fördern die Stromer. Die anderen entscheiden am grünen Tisch und müssen schließlich das Projekt stoppen. Erfahrungen aus Hamburg, wo es läuft. Und aus Leipzig, wo es leider hapert.

Zweite Förderrunde für das Zukunftstaxi

Hamburg wird Klimastadt, das haben sich die Stadtväter auf die Fahnen geschrieben. Heißt konkret: Bis 2030 wird die Hansestadt die CO₂-Emissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 reduzieren, bis 2050 werden mindestens 95 Prozent angestrebt. Ein Mosaikstein auf diesem Weg ist das Zukunftstaxi, das im Norden initiiert wurde. „Hier will eine gesamte Branche ihren Beitrag leisten und die Elektrifizierung endlich massiv voranbringen“, hatte der Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Anjes Tjarks, gesagt – und den Worten Taten folgen lassen. Mit dem Projekt Zukunftstaxi fördert Hamburg die Anschaffung von elektrischen Taxis mit bis zu 10.000 Euro. Für E-Taxis, die nachweislich für die Beförderung von in ihren Rollstühlen sitzenden Menschen geeignet sind, beträgt die Förderungssumme sogar 20.000 Euro. Zwei Förderstufen waren im Handumdrehen ausgeschöpft. Aber nicht nur die Freie und Hansestadt Hamburg arbeitet an dem Projekt zusammen mit den Unternehmen, Taxiverbänden und -vermittlern. Auch die Handelskammer, die Deutsche Telekom, Stromnetz Hamburg, Hersteller,



In Hamburg wird E-Mobilität großzügig gefördert – und mit vielen Partnern vorangebracht. In Leipzig dagegen wurde am grünen Tisch entschieden und das Ergebnis ist für alle Seiten unbefriedigend.



Händler und viele weitere, auch der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V., sind an Bord. Eine große Gemeinschaft, die den Umstieg auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge vorantreibt. Und das Angebot kommt an. Fahrer in Hamburg, die mit einem Elektrotaxi unterwegs sind, kommen mit ihren Fahrgästen schnell ins Gespräch. Ein entsprechendes Logo, unter anderem gut auf der Motorhaube von weiten schon zu sehen, zeigt denen, die das Fahrzeug auf Anhieb nicht erkennen, dass sie nicht mit Kraftstoff, sondern mit Strom gefahren werden. Mittlerweile lassen sich E-Taxis auch direkt in der Vermitt-

lung bestellen, eine entsprechende Rufnummer hat Hansa-Funk geschaltet.

Lange Gesichter und Frust in Leipzig

Die Leipziger Stadtverwaltung ging andere Wege – und frustrierte das Gewerbe! Eine Verwaltungsrichtlinie schrieb vor, dass die Taxi-Flotte ab sofort elektrifiziert werden müssen. Jedes zweite neue Taxi muss elektrisch sein, ab 2025 dürfen in Leipzig nur noch E-Autos für den Personentransport neu zugelassen werden. Für neue Firmen sollte die Elektro-Quote von 50

Prozent ab sofort gelten. So wollte es die Stadt. Generell ist ja gegen ambitionierte Ziele nichts einzuwenden, aber es geht nur miteinander – nicht gegeneinander. Die Branche wurde zwar zu der neuen Richtlinie gehört, aber zu einem ganz anderen Thema. Da wurden die Preise bei Mietwagen und entsprechende Untergrenzen diskutiert. Um es ganz klar zu sagen: Die Branche will die Elektromobilität. Schon seit längerem fahren Plug-in-Hybride für bessere Luft auch in Leipzig. Schlussendlich dauerte es nur wenige Tage, dann war die Richtlinie modifiziert. Aus der Vorschrift wurde eine Empfehlung, für den Zwang fehle schlichtweg die Rechtsgrundlage, räumt die Stadt ein: „Dem Ordnungsamt als Genehmigungsbehörde fehlt insoweit die rechtliche Grundlage, die Vorgaben in die jeweilige Einzelgenehmigung aufzunehmen. Demzufolge wird die Verwaltungsrichtlinie nunmehr dem neuen Prüfergebnis angepasst. Es wird bei Umrüstung bzw. bei Neubeschaffung die Beachtung der Elektromobilität empfohlen.“ Und die Leipziger Volkszeitung kommentierte: „Es ist noch gar nicht lange her, da wollten Oberbürgermeister und Bürgermeister trotz eines gegenteiligen Beschlusses des Stadtrates noch neue Dienstwagen mit Verbrennungsmotoren anschaffen. Das Argument der Rathauspitze: Die Reichweiten verfügbarer E-Fahrzeuge seien zu gering und das Aufladen der Akkus auf Dienstreisen koste zu viel Zeit. Wenn genau diese Leute von Taxi-Unternehmen nun die Anschaffung von E-Wagen ultimativ verlangen, dann zeugt das von Doppelmoral. So lassen sich die Bürgerinnen und Bürger nur schwer für den Klimaschutz gewinnen.“

Für jeden das richtige Angebot: eVito Tourer jetzt mit weiterer Batterievariante

Der eVito Tourer zeigt als Spezialist für die lokal emissionsfreie gewerbliche Personenbeförderung seit mehr als einem Jahr die Alltagstauglichkeit batterieelektrisch angetriebener Vans von Mercedes-Benz, unter anderem auch als Großraumtaxi.

Alternativ zum eVito Tourer mit 90 kWh nutzbarer Batteriekapazität (Stromverbrauch kombiniert: 26,9 - 26,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) bietet Mercedes-Benz Vans den eVito Tourer ab sofort auch in einer weiteren Variante, mit einer nutzbaren Batteriekapazität von 60 kWh (Stromverbrauch kombiniert: 27,4-26,7kWh/100 km; CO₂ Emissionen kombiniert: 0 g/km) an. Insbesondere gewerbliche Kunden haben dadurch noch mehr Möglichkeiten, die für ihren Einsatzzweck und ihr Geschäftsmodell passende Version zu wählen. So ist die neue Variante des eVito Tourer für Kunden interes-

sant, die auf planbaren Routen oder kürzeren Distanzen z.B. im Schülerverkehr unterwegs sind, den günstigeren Einstiegspreis schätzen oder bei einer Gewichts-

Schnellladefunktion besitzt eine Ladeleistung von 50 kW, optional sind 80 kW möglich. Hier ist die Batterie dann in ca. 35 Minuten von 10 auf 80% geladen.

die Kosten der Wartungsarbeiten gemäß Serviceheft und Herstellervorgaben abdeckt sowie das Mercedes-Benz Batterie-zertifikat bis 160.000 Kilometer oder acht



MERCEDES-BENZ

einsparung von 150 kg die höhere Nutzlast für Gepäck nutzen wollen. Die Reichweite des eVito Tourer mit 60 kWh Batterie liegt bei 217 - 239 km. Die serienmäßige

Preislich startet der eVito Tourer bei 60.678,10 Euro (inkl. 19% MwSt.) für die lange Version. Enthalten ist jeweils ein Wartungspaket für vier Jahre, das in diesem Zeitraum

Jahre. Nicht enthalten in diesem Preis sind die verschiedenen Förderprogramme zur Elektromobilität auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene.

Exklusiver Ladetarif von Comfort Charge für eTaxen

Zukünftig laden Hamburger eTaxen mit einem exklusiven Sondertarif an allen Ladestationen der Telekom-Tochter Comfort Charge. Der Ladevorgang erfolgt bequem per App oder Ladekarte. Gemeinsam mit Energy Market Solutions unterstützt Comfort Charge das Projekt „Zukunftstaxi“ für die Mobilitätswende und Förderung emissionsfreier Taxen in Hamburg.

Die Stadt Hamburg arbeitet mit zahlreichen Partnern an den nötigen Rahmenbedingungen für einen klimafreundlichen Taxi-Betrieb. Bis Ende des Jahres werden im Stadtgebiet deutlich mehr als 100 eTaxen Fahrgäste befördern. Ziel ist es, bis Ende 2025 möglichst alle Taxen auf den elektrischen Betrieb umzustellen.

Comfort Charge betreibt bundesweit 160 Schnell-Ladestationen, davon schon heute elf in Hamburg. Der Sondertarif ist für den Hamburger eTaxen-Betrieb an allen Stationen verfügbar. Die Ladestationen von Comfort Charge gehören mit Leistungen von bis zu 150 kW zu den schnellsten urbanen Lademöglichkeiten in Deutschland. Damit lädt ein Fahrzeug in nur zehn Minuten genügend Strom für ca. 100 Kilometer Reichweite.

Ganz bequem laden – so funktioniert's:

Das digitale Ladestrom-Produkt „autoSTROM by EMS“ umfasst eine App sowie eine Ladekarte. Ab sofort steht die App für iOS



TELEKOM



TELEKOM

und Android in den App Stores sowie als Webapp zur Verfügung. Die Ladekarte kann im Registrierungsprozess unkompliziert bestellt werden. An 160 Schnell-Ladestationen von Comfort Charge laden eTaxen in Deutschland zum Sondertarif. Darüber hinaus können Elektromobilisten mit dem Produkt deutschlandweit an mehr als 35.000 Ladepunkten laden. Die Ladestationen von Comfort Charge werden ausschließlich mit zertifiziertem Grünstrom versorgt. Seit 2020 deckt die Telekom den Strombedarf an den Ladestationen hierzulande bereits zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien.

Die Texte beruhen auf Angaben aus dem Unternehmen.

Der neue Geschäftsbericht ist da

Und wieder neigt sich ein turbulentes Jahr dem Ende



Der Geschäftsbericht für das Jahr 2021 ist da! Und er spiegelt die Themen eines turbulenten Jahres wider, die teilweise immer noch

sehr präsent sind. Einige Themen dominierten – da ist an erster Stelle die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zu nennen.

Corona und die Folgen nehmen eine große Rolle ein ebenso wie die ersten Erfolge des Gewerbes bei der Einführung der Elektromobilität. Der Bericht wirft aber auch einen Blick hinter die Kulissen. Wie hat sich der Verband neu aufgestellt, wie arbeiten die Ausschüsse? Im Gegensatz zu früheren Jahren verzichtet der Geschäftsbericht auf umfangreiche statistische Nachschlagewerke, da viele Daten ohnehin online aktueller und schneller verfügbar sind. Dafür reichern Bilder und Videos die Online-Version an, die auf der Seite des Bundesverbandes (bundesverband.taxi) gelesen und geladen werden kann.

Eines ist aber konstant geblieben: Ein Verband ist nur so stark, wie die Mitglieder, die ihn tragen. Und darum appelliert auch dieser Geschäftsbericht an jeden Unternehmer und an jede Unternehmerin im Gewerbe. Bringen Sie sich ein, damit der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. stark bleibt. Eine Interessenvertretung auf Bundesebene braucht die Unterstützung aller im Gewerbe.

Zitat

So kann man's auch sehen

„Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben.“

Albert Einstein (geboren am 14. März 1879 in Ulm, gestorben am 18. April 1955 in Princeton, USA) war ein deutscher Physiker mit Schweizer und amerikanischer Staatsbürgerschaft. Er ist wohl einer der weltweit bekanntesten Wissenschaftler der jüngeren Geschichte.

In dem neuen Bussgeldkatalog wird es teurer

Seit dem 9. November gilt der neue Bussgeldkatalog – und da wird es für manche Delikte deutlich teurer. Temposünder erwartet jetzt eine Verdopplung der bisherigen Strafen: Innerorts bei bis zu 10 Stundenkilometern mehr werden 30 statt bisher 15 Euro fällig. Ist man zwischen 11 bis 15 Stundenkilometer zu schnell, kostet es nun 50 statt 25 Euro und von 16 bis 20 Stundenkilometer steigt das Bussgeld auf 70 Euro und einen Punkt, vorher waren es 35 Euro. Wer im

Stau keine Rettungsgasse bildet oder sie sogar selbst befährt, muss künftig mit einem Bußgeld zwischen 200 und 320 Euro, zwei Punkten sowie einem Monat Fahrverbot rechnen.

Unberechtigtes Parken kostet auch erheblich mehr

Im allgemeinen Halte- oder Parkverbot kostet das Knöllchen künftig statt 15 bis zu 55 Euro. Für das unberechtigte Parken auf einem

Schwerbehinderten-Parkplatz werden ebenfalls 55 Euro (statt bisher 35 Euro) fällig. Wer einen Platz zum Laden von E-Autos oder einen Stellplatz fürs Carsharing zuparkt, muss 55 Euro zahlen. Bei gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten oder Behinderung von Rettungsfahrzeugen muss man bis zu 100 Euro berappen. Und auf Gehwegen, Radwegen oder Seitenstreifen sollte man auch nicht fahren, dann werden bis zu 100 Euro Geldbuße fällig. Und in beiden Fällen grüßt Flensburg mit einem Punkt.

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

August 2021

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

SOFORTHILFE FLUT

Simone Funk
Wolfgang Klemm
Silvia Hoeller
Taxi-Times Verlags GmbH
Axel Puls Taxi Braunschweiger
Taxi Bonn eG
Ali Riza Kayaalp
Marek Henryk Sikorski
Taxi-Ruf Bremen
Verband des Verkehrsgewerbes
Rheinland e.V.
Helmut Klingenberg
Günther Köhn
Bernd Heinz/Herbert
Bachmann c/o Bachmann
Taxi Betrieb
Taxi Gelsen Interessengemeinschaft

September 2021

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

SOFORTHILFE FLUT

Taxi & Mietwagen Genossenschaft
Halle/Saale eG
Manfred Hekler

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

**TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG**

IBAN

DE85 5019 0000 0000 3733 11

BIC

FFVBDEFF

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die TAXIstiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

Denken Sie bitte daran: Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen – aber wir brauchen Sie!