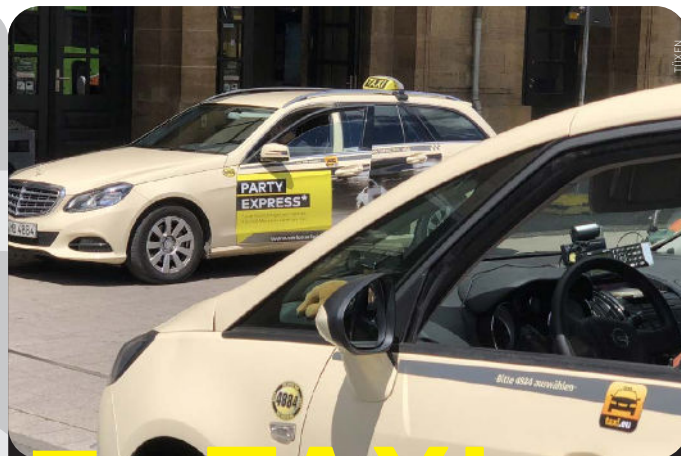


75 JAHRE BUNDESVERBAND

JUBILÄUM IN BERLIN

Deutschland lag nach dem Zweiten Weltkrieg noch in Trümmern. Aber schon im Jahr 1947 erkannten weitsichtige Unternehmer aus dem mobilen Gewerbe die Notwendigkeit, sich auch überregional auszutauschen und gemeinsame Interessen zu formulieren. Sie gründeten die „Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V.“ und damit den ersten kontinuierlichen Vorgänger des heutigen Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Der Bundesverband feiert in diesem Jahr somit sein 75-jähriges Bestehen und das soll in würdigem Rahmen in Berlin begangen werden: mit Vertreterinnen und Vertretern des mobilen Gewerbes sowie Partnerinnen und Partnern aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. In der nächsten Ausgabe des Reports berichten wir darüber ausführlich – über die Taxi Driving Innovation und Jubiläumsfeier am 28. September 2022 und über die Ordentliche Mitgliederversammlung am darauffolgenden Tag.



TAXI BRAUCHT GELD

Kraftstoffkosten, Mindestlohn, Inflation – diese drei Worte treiben jedem Taxi- und Mietwagenunternehmer die Sorgenfalten auf die Stirn. Und hinter allem steht die Frage: Wie weiter? Der Bundesverband ist in diesen Tagen und Wochen mit besonders vielen Gremien im Gespräch und wirbt für seine Idee: „Taxi ist Teil des ÖPNV. Aber das Einzige, wo das Taxi immer leer ausgeht, ist das Geld. Busse und Bahnen bekommen Zuschüsse von rund 50 Prozent. Da brauchen wir dringend Unterstützung, um auch weiter Mobilität für jedermann zu jeder Zeit gewährleisten zu können“, sagt Geschäftsführer Michael Oppermann. Kein beliebtes Gesprächsthema für Politiker, erst recht nicht, da es angesichts knapper Kassen noch weniger zu verteilen gibt als in normalen Zeiten. „Aber anders geht es nicht“, ist sich die Branche sicher.

„Im Taxi muss der Fahrgast den Fahrer komplett bezahlen. Eine andere Art der Finanzierung gibt es nicht“.

Das Taxi ist zugleich die personalintensivste Form der Beförderung und wird mit der Beförderungs-, der Betriebs- und der Tarifpflicht gesetzlich genau reglementiert. „Busse fahren auf dem Lande selten und oftmals halbleer durch die Gegend. Das kostet immense Summen, die letztlich der Steuerzahler übernimmt. Das Taxi sichert in dünner besiedelten Regionen für einen Bruchteil dieser Kosten die individuelle Mobilität. Die öffentliche Hand muss hier schnellstmöglich eingreifen, denn sonst geben noch mehr Taxiunternehmen auf – und dann bleibt vielen Menschen auf dem Lande nur noch der Umstieg aufs eigene Auto. Das kann nicht gewollt sein“, betonte Oppermann auf dem Nahverkehrstag in Koblenz.



UBER – WIE ES WIRKLICH IST!

Weiter auf Seite 3

Im Juli bestätigten über 124.000 interne Emails, Rechnungen, Präsentationen und Memos von Uber das, was das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe schon seit langem wusste. Und gegenüber Behörden und Medien immer wieder klar gemacht hat. Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.: „Wir haben seit 2014 vor der Aggressivität von Uber gewarnt und fühlen uns durch die Enthüllungen bestätigt. Von Anfang

an hat Uber Gesetze und Gerichtsurteile systematisch und skrupellos umgangen. Dieses Spiel treibt Uber bis heute, in Deutschland und international. Das Unternehmen bricht Gesetze, wird verurteilt, gelobt, Besetzung, bricht Gesetze, wird verurteilt und so weiter. Jetzt sind Städte und Gemeinden gefordert: Sie müssen die Regeln des Gesetzes vor Ort konsequent durchsetzen. Skrupellosigkeit darf sich nicht lohnen.“

IMPRESSUM



**Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.**
Alte Leipziger Straße 6, 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

PROJEKT ZUKUNFTS – TAXI: 200. E-TAXI FÄHRT DURCH HAMBURG

Weiter auf Seite 5

Weiterlesen auf Seite 2

TAXI BRAUCHT GELD

Die Taxibranche kämpft um finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand. „Busse und Bahnen werden von Vater Staat großzügig bezuschusst. Auch das Taxi braucht Geld, wenn es auch künftig individuelle Mobilität für alle rund um die Uhr geben soll“, machte Oppermann in Koblenz deutlich. Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes im vergangenen Jahr wurden neue Formen der Mobilität ermöglicht – der Linienbedarfsverkehr sowie der gebündelte Bedarfsverkehr. „Damit unterliegt das Taxi auch hier den ÖPNV-Pflichten. Es kann aber nicht sein, dass nur Pflichten fixiert werden und bei der Finanzierung macht sich Vater Staat einen schlanken Fuß“, so Oppermann.

Wir gehören dazu

Wenn es das Taxi nicht gebe, müssten wir es heute erfinden. Nur mit Taxibus und Mietwagen kann individuelle Mobilität angeboten werden. Und die Branche ist Teil des ÖPNV. Beförderung, Betrieb und Tarif – das sind typische Pflichten des ÖPNV für die Daseinsvorsorge. Das steht auch so in Paragraph 8 des Personenbeförderungsgesetzes. Allerdings, so Oppermann: Wenn man über ÖPNV spricht, denken alle an Busse und Bahnen. Auch die Bildersuche bei großen Suchmaschinen im Netz bringt beim Stichwort ÖPNV kaum ein Taxibild.

Der Fahrplan des Bundesverbandes

Auf dem Nahverkehrstag in Koblenz legte der Bundesverband Taxi und Mietwagen daher einen Fahrplan vor, wie in den einzelnen Landesverkehrssetzen eine entsprechende Finanzierung umgesetzt

FORTSETZUNG
VON SEITE 1

HIER GEHT ES ZU
DEM VIDEO – SCANNEN
SIE EINFACH DIESEN
QR-CODE.



werden könnte. Tenor: Das Taxi ist bedroht, denn das Verhältnis von Erlösen und Kosten passt einfach nicht mehr. Die Kreisverwaltungen legen die Tarife fest, der Bund den Mindestlohn und der Hersteller die Fahrzeugpreise. Irgendwann rechnet sich das nicht mehr – und das „irgendwann“ ist jetzt erreicht. Deshalb müssen die jeweiligen Landesverkehrsgesetze angepasst werden, um das Taxi- und Mietwagengewerbe an den Finanzierungen zu beteiligen. Oppermann nannte einige Fördermöglichkeiten (siehe Kasten) wie den Ausgleich für die Bereitschaft in der Nacht am Bahnhof.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN FÜR TAXIS

BEREITSCHAFTSAUSGLEICH
(nachts am Bahnhof)

TARIFDÄMPFER
(Kunde zahlt nur einen Teil des Fahrpreises)

AUKTIONSMODELL
(Versteigerung zu negativen Preisen)

BESTELLUNG
(Kostenübernahme etwa für Randzeiten)

Wann gibt es zu wenig Taxis?

Die Zahlen der Zulassungen schwanken – und kennen in vielen ländlichen Regionen nur eine Richtung: abwärts! Aber wann gibt es definitiv zu wenige Taxis? Der Bundesverband schlägt eine Definition vor. Wenn es weniger als ein Taxi pro 2.000 Einwohner gibt, dann ist der Mangel vorprogrammiert. Zugleich räumt der Verband ein: „Es ist immer schwierig zu berechnen, denn es gibt viele lokale und regionale Faktoren, die eine pauschale Zahl beeinflussen. Aber es ist eine Annäherung“. Wichtiger ist aber, dass Verwaltungen mit dieser Zahl keine Gutachten benötigen. Die dauern in der Regel lange und verursachen zusätzliche Kosten. „Am Ende ist nach dem Gutachten kein Taxi mehr da.“

UBER SPIELT MIT DEM RECHTSSTAAT KATZ & MAUS

FORTSETZUNG VON SEITE 1



Bundesverband mahnt Verantwortliche in Stadt und Land zu fairem Wettbewerb bei der Mobilität – „Ein Markt ohne Regeln geht zu Lasten der Verbraucher“

Nach der Veröffentlichung der „Uber Files“ hat der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erneut gleiche Regeln für alle Mobilitätsanbieter gefordert. „Wir brauchen endlich Recht und Ordnung auf unseren Straßen, wenn wir die Mobilität für alle zu bezahlbaren Preise für alle Menschen sichern wollen“, sagte Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.. Deshalb habe man sich entschlossen, nach der Veröffentlichung der „Uber Files“ in einem Schreiben an die Verantwortlichen auf den unterschiedlichen Ebenen noch einmal auf die Defizite bei der Umsetzung des Personenbeförderungsgesetzes hinzuweisen.

„Mindesttarife müssen umgesetzt und Sozialdumping beendet werden. Die geltenden Gesetze müssen angewendet und die Steuerflucht verhindert werden. Die Rückkehrpflicht muss kontrolliert werden, Fahrer angestellt und Sozialbetrug gestoppt werden“, heißt es in einem Schreiben an alle Landesverkehrsminister, Oberbürger- und Bürgermeister sowie Landräte in Deutschland. Deutschland habe einen funktionierenden Rechtsstaat, der aber sei zu langsam und Uber spiele mit den Behörden Katz und Maus. „Zwischen Gesetzesbruch und Verurteilung liegen oft

Jahre. Nach dem Urteil braucht Uber jedoch nur Minuten, um zu behaupten ‚wir haben unseren Algorithmus umgestellt‘ und das ganze Verfahren beginnt wieder von vorn“, schreibt der Verband weiter. „Diese Behauptung ist oft schon ausreichend dafür, dass rechtswirksame Urteile nicht oder allenfalls zögerlich umgesetzt werden. Das kann nicht sein.“ Das mit den Uber-Files bekannt gewordene Zitat aus dem amerikanischen Unternehmen „We’re just fucking illegal“ stuft die Interessenvertretung der Taxi- und Mietwagenbranche in Deutschland als „skandalös und skrupellos“ ein. Ein solches Verhalten dürfe sich nicht auszahlen.

Darum müssen Kommunen jetzt handeln, da den Städten mit der Reform des Personenbeförderungsgesetzes wirksame Instrumente an die Hand gegeben seien. Dazu gehörten Mindesttarife für Mietwagen. „Sie verhindern einen ruinösen Wettbewerb zwischen Taxi und Mietwagen, vor allem aber beenden sie schamloses Sozialdumping. Wir brauchen Mindesttarife für Mietwagen – jetzt!“, betont der Verband in dem Schreiben weiter. Zudem hätten Angestellte in Deutschland Rechte, Uber-Fahrer dagegen nicht. „Sehen Sie genauer hin – beenden Sie Scheinselbständigkeit und Sozialbetrug – jetzt!“

Offener Brief
an die Verantwortlichen in Stadt und Land
zu fairem Wettbewerb bei der Mobilität
– „Ein Markt ohne Regeln geht zu Lasten der Verbraucher“

Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.
10000 Berlin
1947-2022

„We’re just fucking illegal“ – REGELN endlich auch für UBER!

Sehr geehrte Frau Lagarde, sehr geehrte Herrin Höger, sehr geehrte Herrin Kerschmann und Herr Schöner,

Vor dem Gesetz sind alle gleich, aber manche sind eben nicht gleich auf dem Straßen der Metropolen. Sie haben das tolle gleiche Muster: Uber bricht Gesetze, Uber will keine Regeln, Uber bricht Gesetze, Uber will keine Regeln, Uber bricht Gesetze, Uber will keine Regeln.

Die jüngsten Enthüllungen über den Schlagwort „Uber“ belegen, dass es in der deutschen Politik des Regierens ist, mit der Uber-Märkte zu öffnen und sich in ihnen auszubreiten. Dies geschieht gegenwärtig. „We’re just fucking illegal“ der amerikanischen Uber-Kommunikationstechniker belegt das am besten. Das ist skandalös und skrupellos. In so einem Verhalten darf sich nicht auszuhalten.

Deutschland ist ein rund um den Uhrzeigersinn, das ist aber zu sagen. Zwischen Gesetzesbruch und Verurteilung liegt oft Jahre. Nach dem Urteil bricht Uber jedoch nur Minuten, um zu behaupten, wir haben unseren Algorithmus umgestellt und das ganze Verfahren beginnt wieder von vorn. Diese Behauptung ist oft schon ausreichend dafür, dass rechtswirksame Urteile nicht oder allenfalls zögerlich umgesetzt werden. Das kann nicht sein.

Sie müssen jetzt handeln. Und Sie können das mit der Reform des Personbeförderungsgesetzes Instrumente an die Hand gegeben.

16.07.2022

Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.
10000 Berlin
1947-2022

Faksimile des offenen Briefes des Bundesverbandes

+++ NEUES AUS BUNDESVERBAND +++ TAXIPEDIA IN NEUEM GLANZ



Die Taxipedia des Bundesverbandes zeigt sich im neuen Glanz: Das Lexikon zur Mobilität wird gerade überarbeitet und aktualisiert. Änderungen in der Rechtsprechung oder – ganz aktuell – die Enthüllungen aus den „Uber-Files“ finden nun auch

ihren Platz, neben altbewährten Stichwörtern wie Beförderungspflicht oder Taxameter. Und wir gehen noch einen Schritt weiter: Daneben werden auch aktuelle Informationen zum Thema Mobilität verlinkt. Anregungen gern unter info@taxipedia.info.

STATISTIK 2020 BERICHT ZUR SONDERERHEBUNG TAXI- UND MIETWAGENVERKEHR

Die Mühlen mahlen etwas langsamer, aber eine Statistik muss ja auch korrekt sein. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat nun seinen Bericht zur statistischen Sondererhebung Taxi- und Mietwagenverkehr vorgelegt. Der Bundesverband hatte diese Daten immer wieder eingefordert, sowohl unter Verkehrsminister Scheuer als auch nun unter dem neuen Verkehrsminister Wissing. Das Ministerium schreibt damit seine Datenreihe im Vierjahresturnus fort.

Die Daten liegen zum Stichtag 31.Dezember 2020 vor. Corona bestimmte einen Großteil des Jahres, denn bereits im März ging Deutschland weitgehend in den Lockdown. Aber den größeren Teil der Marktverwerfungen durch die Pandemie dürften die Zahlen noch nicht widerspiegeln, ebenso wenig mögliche Auswirkungen der PBefG-Novelle, da die dort enthaltenen Maßnahmen und Möglichkeiten bis heute noch unzureichend umgesetzt sind.

DRAMATISCHE ZAHLEN !

Die Zahl der Taxis nahm von 1996 bis 2020 ab (-5 %).

2020 gab es 32.256 Unternehmen (-8 %) mit 98.901 Fahrzeugen (+3 %).

Die wesentlichsten Aussagen des statistischen Materials sind dramatisch:

Die Zahl der Mietwagen nahm von 1996 bis 2020 zu (+14 %).

Dramatische Veränderungen gibt es auch in Flächenländern.

So gab in Niedersachsen (-57 %) und Mecklenburg-Vorpommern (-46 %) jedes zweite Taxi- und Mietwagenunternehmen auf.

Besonders rasant verändert sich der Markt in Berlin. Es gibt weniger Taxis (-17 %) bei einer explosiven Zunahme der Mietwagen (+188 %). Die Zahl der Taxiunternehmen sank um rund ein Fünftel (-20 %).

Die Daten überraschen nicht. Sie unterstreichen die Marktbeobachtung des Bundesverbands und machen einmal mehr deutlich, vor welchen immensen Herausforderungen wir stehen: Im ländlichen Raum erleben wir ein Taxisterben, das auch durch andere Angebote (Mietwagen) nicht aufgefangen wird. In Großstädten wie Berlin hingegen nimmt die Zahl der Fahrzeu-

ge sogar zu, das Taxi verliert aber Marktanteile.

Noch keine Daten nach der PBefG-Novelle

Was die Daten nicht abbilden können, ist die Entwicklung seit dem 31.12.2020. Seither dynamisieren sich die hier beschriebenen Trends. Die Daten zeigen: Es ist

eilig. Die neuen Instrumente des PBefG müssen jetzt schnellstmöglich auf die Straße gebracht werden. Marktordnende Möglichkeiten wie Mindesttarife für großstädtische Mietwagen sind ebenso zu implementieren wie eine verbesserte Wettbewerbsposition im Sinne der Verbraucher über die neuen Möglichkeiten beim Taxitarif (u.a. Festpreise). Und

schließlich: Nicht umsonst hat das PBefG die Rolle des Taxis als Teil des ÖPNV gestärkt – auch und gerade im ländlichen Raum. Der Bundesverband kämpft für die Einbindung des Taxis auch in die ÖPNV-Finanzierung, wir haben das eingangs in diesem Report ausführlich beschrieben.



WER MUSS WELCHE DATEN LIEFERN?

Seit dem 1. Juli müssen auch Taxi- und Mietwagenunternehmen dynamischen Daten übermitteln, aber welche genau? Und welche Unternehmen? Antworten darauf gab es in einem weiteren Online-Seminar, über den YouTube-Link zur Bundesanstalt für Straßenwesen kann man sich das Video dazu noch einmal anschauen.

Lieferpflichten aus der Mobilitätsdatenverordnung – dynamischen Daten im Gelegenheitsverkehr

Die Bundesanstalt für Straßenwesen betreut auch den nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten mit dem schönen Namen Mobilithek. Christoph Siekermann vom



Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. erläuterte, Einzelunternehmer müssen keine Daten übermitteln. Mehrwagenbetriebe dagegen sehr wohl, mit entsprechenden Verträgen können Taxizentralen dies regeln. §3a Abs. 1 Nr. 2b des Personenbeförderungsgesetzes schreibt vor, dass Geokoordinaten von verfügbaren Fahrzeugen inklusive einiger quasi-statischer Merkmale wie Ordnungsnummer, Fahrzeugtyp, Anzahl der Sitzplätze und die Anzahl

der barrierefreien Sitzplätze bereit gestellt werden müssen. Dagegen müssen, so Siekermann, tatsächlich abgerechnete Kosten, Geokoordinaten von belegten Fahrzeugen, freie Sitzplätze in belegten Fahrzeugen sowie die Auslastung von Halteplätzen nicht übermittelt werden. Die Argumente des Bundesverbandes dazu haben im politischen Prozess Gehör gefunden.

Fragen werden unter mobilithek@bast.de gesammelt, die Antworten gibt es online.

Christoph Siekermann sieht drei wesentliche Aspekte für das Gewerbe. Einerseits geht es um verbesserte Kontrolle (beispielsweise die Rückkehrpflicht bei Mietwagen), zum anderen um die Verkehrslenkung (für mehr Angebote der Verkehrsverbände in den Städten und Gemeinden) und schließlich um multimodale Mobilitätsdienste. Sei es die Fahrt in den Urlaub oder die Geschäftsreise. Vielfach besteht die Tour aus mehreren kleinen Strecken – das Taxi zum Bahnhof oder zum Flughafen, danach möglicherweise wieder ein Taxi zum Zielort. Mit den Mobilitätsdaten kann der beste, schnellste oder kostengünstigste Weg leichter gefunden werden.



NÄCHSTER MEILENSTEIN IM PROJEKT ZUKUNFTSTAXI

ÜBER 200 E-TAXIS FAHREN DURCH HAMBURG

Ein gutes Jahr nach Start des Projekts „Zukunftstaxi“ hat das Förderprojekt einen weiteren Meilenstein erreicht: Bereits über 200 konzessionierte E-Taxis sind auf Hamburgs Straßen unterwegs. Damit ist die Hansestadt weiterhin bundesweiter Spitzenreiter im Bereich der Elektrifizierung seiner Taxen-Flotte. Viele der E-Fahrzeuge sind an den grünen Seitenspiegeln zu erkennen. Und alle tragen maßgeblich zum Erreichen der Klimaziele der Stadt bei – fast 1.000 Tonnen CO₂ wurden durch das Projekt „Zukunftstaxi“ bereits eingespart.

Pilotprojekt für gemeinsam genutzte E-Ladeinfrastruktur

Parallel zur Umstellung der Taxen auf klimafreundliche Antriebe will Hamburg den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur für die E-Taxis forcieren und bittet hierfür auch private Institutionen und Unternehmen um Mithilfe. Unterstützung erhält die Stadt nun von Moia und Hansa-Taxi, die in einem gemeinsamen Pilotprojekt eine Lade-Kooperation ins Leben gerufen haben. Über insgesamt vier Monate läuft das Projekt, bei

dem zehn Elektro-Taxis auf dem Moia-Betriebshof in Hamburg-Horn laden können. Fünf teilnehmende Taxi-Unternehmen haben rund um die Uhr Zugang zu einer der Schnellladestationen, an denen die Fahrzeuge in 20 bis 30 Minuten vollständig geladen werden können. Nach der Testphase wollen beide Partner das Pilotprojekt evaluieren. Sollte die Umsetzung funktionieren, soll die

Schnelladesäulen benötigt. Deshalb bitten Taxi-Gewerbe sowie die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende auch private Partner um Hilfe. Es werden sogenannte Taschenparkplätze benötigt, die auf öffentlichen Grund rarr sind. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende: „Derzeit liegt der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß der Stadt bei 28,3 Prozent, die rund 2.800 Taxen

„Die Zukunft der Hamburger Taxi-Flotten ist elektrisch. Die Antriebswende bei unseren Mitgliedern zu fördern und zu beschleunigen, ist ein zentrales Anliegen von Hansa-Taxi. Das gemeinsame Pilotprojekt mit Moia ist ein weiterer Baustein auf dem Weg zu einer umfassenden Elektrifizierung der Hamburger Taxiflotten.“

Bis zu 10.000 Euro Förderung für Taxen-Ladesäulen

Die Hamburger suchen nun nach weiteren Partnerschaften, um die Ladeinfrastruktur schneller in die Fläche zu bringen. An Nachhaltigkeit interessierte Unternehmen und Institutionen mit geeigneten Stellplätzen (Supermärkte, Arztpraxen usw.) können nicht nur einen E-Taxistand vor ihrer Haustür einrichten, sondern bekommen dafür auch maßgeblich Unterstützung von der Stadt. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende unterstützt dabei, Verbindung zu professionellen Ladeinfrastrukturanbietern zu bekommen und fördert notwendige Baumaßnahmen und Einrichtungsarbeiten mit bis zu 10.000 Euro pro Standort aus Klimamitteln.

Die Kooperation wird jetzt getestet und im Herbst ausgewertet.



Kooperation ausgeweitet werden. Zusätzliche Funktionen könnten hinzukommen, wie beispielsweise eine Reservierungsoption für die Nutzung der Ladesäulen.

Weniger Verbrenner, um die Klimaziele zu erreichen

Für die Hamburger E-Taxis (und nicht nur dort) wird ein exklusives Netz von E-Taxiständen mit

mit ihren hohen Laufleistungen mit bis zu 100.000 Kilometern pro Jahr können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Die Antriebswende können wir aber nur schaffen, wenn sie auch von Partnern aus der Wirtschaft und der Gesellschaft unterstützt wird und wir eine bestmögliche Ladeinfrastruktur aufbauen.“ Thomas Lohse, Vorstand von Hansa-Taxi, sagte beim offiziellen Startschuss:

Induktives Laden – in Köln

Auch Köln mischt bei der E-Mobilität mit. Unter dem Motto „Exhibition, Exchange und Experience“ veranstaltete die PolisMobility dieses Jahr ihr Event auf der Koelnmesse und in Teilen der Kölner City. 140 Aussteller aus neun Ländern zeigten den Besucherinnen und Besuchern dieses Jahr, wohin die Reise für die Verkehrsbranche geht. Unterschiedlichste Mobilitätskonzepte gaben Antworten auf die drängende Frage, wie wir zukünftig Mobilität in den Städten und Regionen gestalten wollen.

Für uns als Bundesverband stellt die Elektrifizierung der Taxi- und Mietwa-

genflotte den Kernbestand unserer Zukunft dar. Mit dem Taxiladekonzept (TALAKO), dem ersten Pilotprojekt der Universität Duisburg-Essen in Kooperation mit Taxi Ruf Köln eG, konnte vor dem Kölner Hauptbahnhof das induktive Laden von Taxis besichtigt werden. Über in den Boden versenkte induktive Ladeplatten können Besitzer eines Elektrotaxis während des Wartens mit 22KW Ladeleistung „tanken“, ohne hierfür das klassische Kabel zu benötigen. Das Projekt erstreckt sich bis Oktober für fünf LEVC-Taxis, chinesisch-britischer Bauart. Den Ladestrom gibt's vorerst kostenlos.

DEUTSCH-ÖSTERREICHISCHE KONSULTATION TRADITIONELLES TREFFEN DES GEWERBES: **EINHEITSGEWERBE IM MITTELPUNKT**

Österreich hat seit dem vergangenen Jahr ein neues Gelegenheitsverkehrs-gesetz – mit einheitlichen Regelungen für Taxis und Mietwagen. Dazu gehört unter anderem, dass bisherige Fahrer von Mietwagen nun einen Nachweis für Taxilenker benötigen. Wie sieht das in der Praxis aus? – das war nur eine von vielen Fragen, die den Besuchern aus Deutschland auf den Nägeln brannten. Das traditionelle Branchentreffen fand diesmal im Juni statt, Corona hatte auch hier den Terminplan verändert und die Debatten vom Jahresanfang in den Frühsommer verschoben.

Wir haben mit Christian Holzhauser, Geschäftsführer bei Taxi 40100 in Wien, über die Probleme und nächsten Aufgaben der Kollegen und Kolleginnen in Österreich gesprochen.

1. Herr Holzhauser, wie ist die derzeitige Situation des Gewerbes in Österreich?

Es kommen immer mehr Touristen in unsere wunderschöne Stadt Wien und das merken wir auch an der Auftragslage. Aber prinzipiell ist die Situation noch immer nicht einfach. 2021 ist das Gelegenheitsverkehrsgesetz in Kraft getreten, welches Taxis und Mietwagen gleichgestellt hat. Das „Surge Pricing“ mancher Anbieter, welches dazu geführt hat, dass viele Kunden zu einem weitaus höheren Preis unterwegs waren, oder dass der Preis so niedrig war, dass der Fahrer nicht mehr vernünftig haushalten konnte, war somit Ge-



schichte. Das „Einheitsgewerbe“ hat dafür gesorgt, dass Fahrer wieder von ihrer Arbeit leben können. Und Kunden haben volle Transparenz, was den Preis betrifft. Ein paar Unstimmigkeiten stellen wir aber noch fest. Trotz gesetzlicher Vorgaben haben manche Anbieter etwa bis jetzt den Funkzuschlag nicht verrechnet. Wir sprechen da von zwei Euro pro Fahrt. Erst ein gesetzliches Urteil führte dazu, dass diese Anbieter den Zuschlag nun „freiwillig“ verrechnen. Den eigenen Unternehmern und Fahrern wurde das als eine „gute Neuigkeit“ verkauft, die „basierend auf dem Feedback vieler FahrerInnen und UnternehmerInnen“ zustande gekommen sei...

Tatsächlich ist es noch immer so, dass wir als einer der Marktteilnehmer in Wien noch immer damit beschäftigt sind, uns für Einheit, Gleichheit und Fairness im Gewerbe einzusetzen. Und solange irgendwelche anderen Anbieter immer wieder Schlupflöcher im Gesetz suchen und ausnutzen, werden wir uns auch weiterhin dafür stark machen, dass diese Missstände beseitigt werden – und zwar

durch Gespräche mit der Politik, aber auch durch Gerichts-Klagen.

2. Was sind die größten Herausforderungen für die nächsten Monate? Uber? Umsätze? Fahrer-mangel?

Die Branche hat in den vergangenen Jahren viel mitgemacht. Zuerst die teils illegale Konkurrenz, dann Corona, und jetzt die hohen Spritpreise und die hohe Inflation. Leider bleibt unserer Branche kaum noch Zeit zum Luftholen. Viele unserer Unternehmer und Lenker haben etwa Corona nur deshalb so gut überstanden, weil es eben ein Einheitsgewerbe in unserem Land gibt. Freilich ist es so, dass manche Mitbewerber immer wieder ihre eigene Form der „Wahrheit“ kommunizieren – Stichwort Lenkermangel. Der Lenkermangel, den viele herbeireden, weil das eigentliche Ziel eine Vereinfachung der Taxilenkerprüfung ist, gibt es nicht. Ja, auch bei uns haben sich manche Unternehmer und Lenker während der Corona-Krise beruflich umorientiert. Und ja, auch wir haben in unserer Flotte weniger Fahrer, als wir sie vor Corona hatten. Aber insgesamt gibt es in Wien rund 7.000 Taxis. Wenn Sie das mit Hamburg vergleichen, das von der Infrastruktur und Einwohneranzahl ähnlich strukturiert ist wie Wien, werden Sie ganz schnell feststellen, dass bei einer Anzahl von 7.000 Taxis von einem Mangel keine Rede sein kann. Bei extremen Wetterbedingungen und nach Großveranstaltungen ist die Nachfrage nach Taxis natürlich höher – aber das

war auch schon vor Corona so.

3. Wie sieht die bisherige Bilanz des Themas Taxi/Mietwagen aus? Österreich nimmt da ja in Europa weitgehend eine Sonderrolle ein – könnte das österreichische Modell auch für andere EU-Länder eine Lösung sein?

Aus dem österreichischen Blickwinkel nimmt Deutschland mit einer Trennung in die drei Bereiche Taxi, Mietwagen und Sammeltransporte eine Sonderrolle ein. In vielen Ländern Europas ist eine Teilung in Mietwagen und Taxi Standard. In einigen Ländern wie Dänemark, Holland, Finnland gibt ein einheitliches Gewerbe. Mir persönlich gefällt, dass es im österreichischen Kompromiss ein starkes aufeinander zugehen der Taxi und Mietwagenvertreter gab. Jetzt sind wir ein Teil der Daseinsvorsorge mit flexiblen Komponenten. Alle Dienstleistungen sind weiterhin möglich. Der Fahrgast hat sicher mehr Convenience mit der Möglichkeit der Festpreisbestellung. Er weiß sich aber auch geschützt durch Tariflimits und Überprüfung und Ausbildung der Lenker. Weil wir Daseinsvorsorge sind, ist auch der Staat bzw. die jeweilige Stadt an einer qualitätsvollen Ausübung des Gewerbes interessiert und dazu gehört auch die Möglichkeit, Gewinne zu erzielen und Investitionen durchführen zu können. Dies wird auch im Tarif berücksichtigt. Dass es weiterhin Verbesserungspotential gibt, haben wir bereits besprochen. Für uns war es aus meiner Sicht der richtige Weg.

TAXI IN DER SPIELSTRASSE:

WER DIE TÜR RAMMT, MUSS MITHAFTEN

§ Landgericht Saarbrücken
11. Februar 2022
13 S 135/21

Wer aus einem Fahrzeug aussteigt, darf niemanden gefährden. Kommt es deswegen zu einem Unfall, spricht der Anscheinsbeweis gegen den Aussteigenden. Dieser kann aber erschüttert werden. Kommt es beim Aussteigen eines Taxifahrergastes zu einer Kollision mit einem Fahrzeug, das erheblich zu schnell fuhr, tritt die Betriebsgefahr des vorbeifahrenden Fahrzeugs nicht zurück. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des

Deutschen Anwaltvereins (DAV) informiert über eine Entscheidung des Landgerichts Saarbrücken vom 11. Februar 2022 (AZ: 13 S 135/21).

Unfall bei Ausstieg aus dem Taxi

Die verkehrsberuhigte Einbahnstraße war als Spielstraße beschildert. Es kam zu einer Kollision des Autos der Klägerin mit der linken Hintertür eines Taxis. Die Beklagte wollte gerade aussteigen und hatte die Tür geöffnet. Die Klägerin meinte, die Taxikundin habe die Tür plötzlich geöffnet.

Die Beklagten sagten aus, links neben dem Taxi habe ausreichend Platz bestanden, um dieses gefahrlos zu passieren. Die Tür sei bereits geraume Zeit geöffnet und die Taxikundin stieg gerade aus, als die Klägerin vorbei fuhr. Das Amtsgericht orientierte sich an dem Anscheinsbeweis und gab der Klage voll umfänglich statt. Das Landgericht sah ebenfalls die überwiegende Schuld bei der Aussteigenden. Allerdings trat die Betriebsgefahr des Klägersfahrzeugs nicht zurück.

Gegenseitige Rücksichtnahme in einer Spielstraße

Daher musste die Klägerin zu 25% aus der Betriebsgefahr haften, und zu 75% die Beklagte. Das Landgericht berücksichtigte auch die Spielstraße. Die Klägerin war nach den Feststellungen des Sachverständigen statt der erlaubten 7 km/h jedenfalls mit 20 km/h und damit mit einer deutlich überhöhten Geschwindigkeit gefahren. Daher war die Betriebsgefahr wegen der erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitung in einem verkehrsberuhigten Bereich objektiv erhöht. Das Gericht hielt es für angemessen, dieses Tempo hier nicht vollständig zurücktreten zu lassen.

FALSCH

GEPARKT?



§ Amtsgerichts Andernach
21. April 2021
2h OWi 145/21

Vor einem Kostenbescheid muss der Betroffene „angehört“ werden. Dies erfolgt meist durch die Übersendung des Anhörungsbogens, in dem auch die Folgen des Verstoßes aufgezeigt werden. Erfolgt die Anhörung nicht, ist der Kostenbescheid rechtswidrig. Dies folgt aus

einer Entscheidung des Amtsgerichts Andernach vom 21. April 2021 (AZ: 2h OWi 145/21).

Das Ordnungsamt stellte einen Parkverstoß durch einen Lkw fest. Es wurde ein kombinierter Anhörungsbogen erstellt. In der Folge ergaben sich keine weiteren Erkenntnisse, insbesondere kam es aufgrund des Anhörungsbogens zu keinen Angaben. Ein knappes Vierteljahr später erließ die Verbandsgemeinde daraufhin einen Kostenbescheid gegen den Antragsteller, den Halter des Lkw. Dieser legte hiergegen drei Tage später „Einspruch“ ein. Er behauptet, vor Er-

lass des Kostenbescheids nicht angehört worden zu sein.

Das Gericht gab dem Halter Recht. Wegen der fehlenden, zwingenden Anhörung sei der Bußgeldbescheid rechtswidrig.

Die Anhörungspflicht hat gute Gründe: Halter hätten die Möglichkeit, sich durch Angabe des Fahrers von der Kostenfolge zu befreien. Im Übrigen werde er über die drohenden Folgen des Verstoßes informiert. Erst damit hätte er die Möglichkeit zu rechtl. Gehör. Es könne nicht nachvollzogen werden, dass der Antragsteller den Anhörungsbogen bekommen habe.

Nach zivilrechtlichen Grundsätzen sei es Sache des Absenders, den Zugang eines Schriftstücks nachzuweisen. Ein einfaches Bestreiten – wie hier – löse diese Nachweispflicht aus, der die Verbandsgemeinde hier nicht nachgekommen sei. Nach Auffassung des Amtsgerichts müsse zumindest die Behörde hierfür die Aufgabe des Bescheids zur Post in der Akte vermerkt haben. Dies hatte die Gemeinde jedoch nicht getan. Das Amtsgericht beschrieb die Situation so: „Die Rechtslage und die gewünschte Beweislage fallen insoweit auseinander.“

BUSSGELD NUR BEI ANHÖRUNG

IM TAXI — MIT MAX GIESINGER

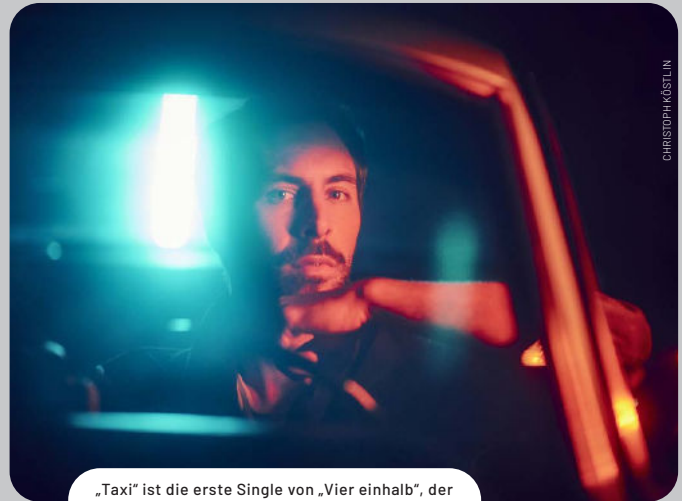
Max Giesinger, Jahrgang 1988, ist ein deutscher Sänger, Songwriter und Musikproduzent. In diesem Sommer ist die die Deluxe-Version seines Albums "Vier" mit dem Titel „Vier einhalb“ erschienen, mit sieben neuen Songs aus seiner Feder – einer davon ist "Taxi". Geschrieben wurde der Song erst in Zeiten der Pandemie, er geht aber auf eine deutlich frühere Begebenheit zurück und beschreibt eine Taxifahrt im Sommer vor einigen Jahren. Während einer Clubnacht in Karlsruhe hat Giesinger eine Frau getroffen und sich mit ihr ein Taxi geteilt, jedoch nicht die Telefonnummer.

Im Text der Plattenfirma heißt es dazu: Zu den Seltsamkeiten des Lebens gehört es, dass man sich, sagen wir mal: einfach nicht den Vornamen des Nachbarn aus dem zweiten Stock links merken kann, mit dem man seit Jahren in einem Haus lebt. Oder immer wieder die eigene PIN vergisst, wenn man am Geldautomaten steht. Und andererseits aber von einzelnen Momenten gestochen scharfe

Phantomzeichnungen machen kann, auch wenn sie schon Jahre zurückliegen. Vielleicht sogar zehn. Vielleicht von einer dunklen, betrunkenen Nacht, in der ein anderer Mensch eine Rolle spielte, für eine, zwei, zweieinhalb Stunden. Nie davor. Nie danach. Nie vergessen.

Erinnerung aus dem Taxi in Karlsruhe

Max Giesinger erzählt von so einer Erinnerung, fotografisch genau in sein Gedächtnis gemeißelt. Ein Abend des Jahres 2012, mitten im Sommer. Die Frau an der Bar, ein paar Drinks, flirtige Gespräche, 40 Grad Lufttemperatur draußen, vor Schweiß klebende Klamotten. Ein Taxi vor der Tür,



„Taxi“ ist die erste Single von „Vier einhalb“, der Deluxe-Version von „Vier“ von Max Giesinger.

rein, Fenster auf, fiebrige Küsse auf der Rückbank – und dann ist sie plötzlich weg, rausgesprungen an einer Ampel, rausgesprungen aus seinem Leben. Aber wie bei einem Pawlow'schen Hund hat

sich dieser Moment eingegraben. Wann immer Max in einem Taxi sitzt, springen seine Gedanken ein Jahrzehnt zurück in diese Nacht, und ihm wird warm. Er kann nichts dagegen tun.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

April 2022

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

Mai 2022

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

Juni 2022

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Taxi Fabri, Inh. Michaela Walter e.K.

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

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

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

**TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG**

**IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF**