

DER BUNDESVERBAND FEIERT GEBURTSTAG

Aufmerksamen Lesern ist es schon beim ersten Blick beim Blättern in diesem Heft nicht entgangen – ein Zeitstrahl auf den folgenden Seiten hält die Geschichte des Bundesverbandes fest. Auf der Taxi Driving Innovation im September wurde die Geschichte in Wort und Bild ausführlich dargestellt. Bundesverkehrsminister Volker Wissing hielt ein Grußwort. Einiges davon hätten wir auch gern hier im Heft ausführlicher dokumentiert, aber das Urheberrecht an den alten Aufnahmen verhindert dies. Aber wir haben Ausschnitte und Erinnerungen aus der Veranstaltung vorbereitet.

SCHAUEN SIE
HIER
DAZU DAS
VIDEO



HIER KÖNNEN
SIE SICH DIE
BILDER
ANSEHEN

Der Bundesverband und seine Vorgängerorganisationen können auf insgesamt 75 „bewegte“ erfolgreiche Jahre zurückblicken. Aber die Aufgaben für die Zukunft werden nicht kleiner. Im Gegenteil: Der Verband muss zum Wohle seiner Mitglieder jetzt dem „Beamten-Mikado“ den Kampf ansagen.



75 JAHRE UND KEIN BISSCHEN LEISE!

Diese Ausgabe des Reports ist eine ganz besondere, denn wir blicken zurück und schauen weit nach vorn. Der Zeitstrahl über alle Seiten vermittelt einen kleinen Eindruck über die vergangenen Jahre. Und wenn wir nach vorn schauen, dann sehen wir einen ganzen Berg von Problemen, die es zu lösen gilt. Stichworte wie Energiekrise, Umsetzung des Personenbeförderungsgesetzes oder Mindestlohn und Personalmangel treiben allein und für sich ge-

nommen den Unternehmerinnen und Unternehmern im Taxi- und Mietwagengewerbe Sorgenfalten auf die Stirn. Aber das Jahr 2022 brachte und bringt alles auf einmal zusammen, der Mindestlohn wurde sogar gleich dreimal erhöht. Zum Jahresbeginn auf 9,82 Euro, zum Juli stieg er auf 10,45 Euro und schließlich zum 1. Oktober auf zwölf Euro. ...

Weiterlesen auf
Seite 2 und 3

UWE BISCHOFF IST NEU IM VORSTAND DES BUNDESVERBANDS

Der Unternehmer Uwe Bischoff aus Fiersbach in Rheinland-Pfalz ist neu im Vorstand des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V., auf der Mitgliederversammlung in Berlin wurde er mit großer Mehrheit gewählt. Er folgt auf den im Frühjahr verstorbenen Gerd Gutendorf.

Themen wie Mindestlohn, Krankenfahrten, die Ansiedlung des Taxis im ÖPNV will Uwe Bischoff begleiten und voranbringen, sagte er in unserem Podcast. Dies gelte sowohl auf der Bundesebene wie auch in Europa, in Brüssel.



HIER IM
PODCAST

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



22./23. Oktober 1947

In der damaligen britischen Besatzungszone wird die „Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V.“ (AGP)

gegründet. Die AGP ist ein Zusammenschluss von Regional-, Landes- und Fachorganisationen einschließlich Omnibussen.

FORTSETZUNG
VON SEITE 1

75 JAHRE – UND KEIN BISSCHEN LEISE!

Energiekrise, Mindestlohn und Personalmangel

Nur damit wir uns nicht falsch verstehen: Jedem und jeder sei das gestiegene Einkommen gegönnt. Allerdings müssen damit auch die entsprechenden Tarifierhebungen umgesetzt werden. Und da hat sich in diesem Jahr die Kat-

ze in der Hauptstadtregion. Die Zeche für die Verzögerungen bei den Tarifierhebungen zahlen am Ende die Bürger und Bürgerinnen. Wenn immer mehr Taxibetriebe aufgeben müssen, bleibt die Mobilität sprichwörtlich auf der Strecke. Leszek Nadolski von der Berliner Taxiinnung hatte schon im Sommer gewarnt: „Wir verlieren jeden

wieder aufwärts gehen“, sagte der Präsident des Bundesverbandes. Und bei unzähligen Gesprächen mit Abgeordneten und Behörden auf den verschiedensten Ebenen treffen wir auf Partner, die ebenfalls nicht wissen, wie die weitere Entwicklung sein wird. „Wenn Lieferketten in der Industrie unterbrochen sind; wenn Strom- und Gaslieferungen auf der Kippe stehen – dann sind wir aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe nicht die Einzigen in Schwierigkeiten“, unterstrich Kollar. Allerdings machte er auch deutlich, dass die Branche ohne geänderte Rahmenbedingungen es doppelt schwer haben werde.

Wir erleben ein Verwaltungsversagen auf breiter Ebene

„Wir erleben ein Verwaltungsversagen auf breiter Ebene“, konstatierte er mit Blick auf die teilweise fehlenden Tarifierpassungen. Da würden Entscheidungen verzögert und verschleppt, bei entsprechenden Nachfragen werde nur mit den Schultern gezuckt. „Das hat mit ordnungsgemäßer Verwaltung nichts zu tun, das ist einfach nur skandalös!“ Herwig Kollar stellte dazu auch die rhetorische Frage, wie es wohl sein würde, wenn die Tarifierhebungen für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in den Amtsstuben erst mit monatelanger Verzögerung weiter

gegeben würden?

Neben den Tarifier hapert es auch bei der Umsetzung der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes. Verabschiedet wurde es im Frühjahr 2021, die ersten Teile traten zum Sommer vergangenen Jahres in Kraft. Über ein Jahr also ist das her. Und was ist seither passiert? Behörden verweisen oftmals darauf, dass Mietwagen nun ihre blauen Ordnungsnummern erhalten hätten. „Aber der große Rest des Gesetzes bleibt einfach liegen“, kritisierte der Präsident und nannte auch die Ausreden, die die Verbandsspitze dabei zu hören bekomme, beim Namen. Entweder sei das Thema „zu heiß“ oder man habe „keine Erfahrungen“ bei der praktischen Umsetzung. Auf alle Fälle sei die Frage weiter offen, die für das Gewerbe existenziell sei: Wie werde das Taxi künftig in den ÖPNV eingebunden? Dabei ließen sich bei zügiger Umsetzung Millionen an Steuergeldern sparen. Wenn beispielsweise auf dem Lande leere Busse unterwegs seien, dann könnten diese bequem durch Taxis und Mietwagen ersetzt werden. Da sei on demand-Verkehr nicht nur effektiver, sondern für die Fahrgäste auch bequemer und um ein Vielfaches kostengünstiger.

Bisher sind wir höflich und zurückhaltend aufgetreten

Die BVTM-Spitze habe eine Vielzahl von Gesprächen geführt: „Bisher sind wir höflich und zurückhaltend aufgetreten. Aber wir



ze oft in den Schwanz gebissen. Denn während die SPD die letzte Mindestlohnerhöhung als Umsetzung des Wahlkampfversprechens von Kanzler Olaf Scholz pries, taten sich seine Parteifreunde im ebenfalls SPD-regierten Berlin mit der Umsetzung der notwendigen Anhebung der Taxitarife ordentlich schwer. Übrigens mit Hinweis auf die schwierigen Abstimmungen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald, weil der Flughafen BER dort liegt. Sollten wir an dieser Stelle noch erwähnen, welches Parteibuch der zuständige Landrat hat? Jedenfalls ging es monatelang nicht voran – und nicht nur

Tag ein Taxi!“ Die Zahl der Abmeldungen dürfte in den Wochen seit Redaktionsschluss und Auslieferung dieses Reports nicht weniger geworden sein.

Umsetzung des PBefG: Der Bundesverband will Behörden auf Trab bringen

Im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung im September in Berlin legte Herwig Kollar seinen Bericht vor. „Die Energiekrise trifft uns alle zu einem Zeitpunkt, an dem wir dachten, wir haben die Corona-Zeiten einigermaßen überstanden und jetzt könnte es

Die erste Geschäftsstelle befindet sich in Bielefeld, dem Heimatort des ersten Geschäftsführers Hubert Schwarz.

Noch im gleichen Jahr erfolgt der Umzug nach Frankfurt. Die ersten Jahre nach der Gründung des AGP sind geprägt vom Kampf für

ein klares und einheitliches Bild des Taxis. Auch der Begriff wird eindeutiger: Das Wort Taxi löst den bis dahin sehr gebräuchlichen

Begriff **Droschke** ab. Es gibt eine intensive Auseinandersetzung um die so genannten Export-Taxis. Sie fahren in der US-Besatz-

ungszone und im amerikanischen Sektor von Berlin. Befördert werden ausschließlich Soldaten der US-Army – gegen Dollar. Danach kommt

müssen uns eine neue Strategie überlegen, weil sonst viele Betriebe nicht überleben werden“, machte Kollar deutlich. Man habe in der Kampagne zum Personenbeförderungsgesetz gesehen, wie erfolgreich Proteste sein könnten. „Und wenn die Politik nicht reagiert, dann müssen wir überlegen, wie wir unser Thema in die Öffentlichkeit bringen!“.

Unter großem Beifall sagte er: Man werde eventuell die Kolleginnen und Kollegen motivieren, weiter Druck auf die Verwaltungen zu machen, um diese Verweigerung bei der Umsetzung bestehender Gesetze zu beenden. Kollar nannte als Beispiel Berlin. Eine Prüfung



Geschäftsführer Michael Oppermann, Volker Wissing und Herwig Kollar

bei Marktanteilen von 25 Prozent für app-vermittelte Mietwagen sei klar festgeschrieben, die sei in der Hauptstadt längst überschritten. Allerdings passiere nichts! „Wenn man vernünftige Mobilität auch in Zukunft haben will, dann müssen die Verwaltungen jetzt aktiv werden und das, was wir mit dem

PBefG erkämpft haben, auch endlich umsetzen! Ich bin optimistisch, dass wir diese Verwaltungsverweigerung brechen können!“

Fahrzeugausfälle werden zur Bedrohung von Existenzen

In früheren Zeiten gab es auch schon mal längere Ausfälle von Fahrzeugen nach Unfällen. Aber dies sei nichts gewesen im Vergleich zu heute, listete Kollar auf. Wenn eine Werkstatt zwei bis vier Wochen auf Ersatzteile wegen unterbrochener Lieferketten warten müsse, dann sei das für einen kleinen Taxi- und Mietwagenbetrieb schlichtweg existenzgefährdend. Denn in dieser Zeit könne er keine Umsätze erwirtschaften. Unfallersatzfahrzeuge seien ebenfalls zur Mangelware geworden. Auch bei Neuanschaffungen, gerade bei E-Fahrzeugen, gebe es lange Wartezeiten.

MIT BUNDESVERKEHRSMINISTER TAXI DRIVING INNOVATION VOLKER WISSING



Bundesverkehrsminister Volker Wissing mit Herwig Kollar, Präsident des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. bei der Taxi Driving Innovation in Berlin

Bundesverkehrsminister Volker Wissing ließ es sich nicht nehmen, persönlich ein Grußwort an die Teilnehmer zu richten. Seine Botschaft: Das Taxi ist Teil der modernen Mobilität. Und es soll auch entsprechend gefördert werden, betonte der Politiker. Bei der Sen-

kung der Emissionen ist die Branche sehr engagiert. „Wir wollen es Ihnen leichter machen“, sagte Wissing, ohne konkrete Details für Fördermitteln für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur zu nennen.

Wissing spielte damit auf den „Bundesfahrplan eTaxi“ an, in

dem der Verband bereits im Oktober 2021 skizziert hatte, wie der Wandel von Verbrenner- zu Elektrotaxis nach und nach umgesetzt werden könnte. In jenem Bundesfahrplan macht der BVTM aber auch deutlich, dass es für diesen Wandel eine E-Taxiförderung von 15.000 Euro pro Fahrzeug benötige. Auf diese Forderung ist Wissing bei seinen Ausführungen allerdings nur indirekt eingegangen, indem er die Branche dazu ermunterte, ihn anzusprechen, wenn die allgemeinen Elektro-Fördermaßnahmen nicht passend seien.

Entlastungen in der Energiekrise

Wissing stellte zunächst die Entlastungspakete der Bundesregierung im Umfang von rund 95 Milliarden Euro vor, um die Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und die daraus resultierenden Auswirkungen im Energiesektor zu mindern. Der befristete Tankrabbat, die EEG-Umlage und die Verschiebung der Erhöhung des CO2-Preises im Emissionshandel gehörten dazu.

die Personenbeförderung für jedermann.

1958

wird vom Bundestag in eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes verabschiedet und sieht vor, dass neben Taxis auch Miet-

wagen einem Kontingent unterliegen. Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe beschäftigt sich mit dem Thema und verlangt vom Gesetzgeber eine deutli-

chere Regelung.

1961

wird das Personenbeförderungsgesetz unter tatkräftiger Hilfe der AGP überarbeitet und beinhaltet wesentliche Schritte. Das Taxi wird

**EIN JAHR
PERSONEN-
BEFÖRDERUNGS-
GESETZ**

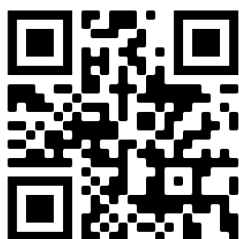
WO STEHEN WIR HEUTE?

Lange wurde um das Personenbeförderungsgesetz gerungen – wie ist der Stand heute? Das war Thema einer Podiumsdiskussion zur Taxi Driving Innovation im September. Der Tenor: Es nicht noch nicht viel passiert.

Zur Erinnerung: Die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz ist im Frühjahr 2021 verabschiedet worden und trat im Sommer vergangenen Jahres in Kraft. Damit haben die Kommunen nun ein Werkzeug an der Hand, um die Mobilität in ihrem Sinne zu regeln. Allerdings: Viel ist nicht passiert. Der Bundesverband Taxi hat daher für die Kommunen einen Leitfaden bereit gestellt, in dem die neuen Möglichkeiten im Gelegenheitsverkehr erläutert werden.

Der Präsident des Bundesverbandes, Herwig Kollar, ging hart mit den Kommunen ins Gericht: Keine wolle die erste sein. Nach der letzten Novelle des PBefG habe es insgesamt sieben Jahre gedauert, bis alle unklaren Formulierungen im Gesetz letztinstanzlich vor Gericht geklärt waren. Das liege nun mal in der Sache. Aber die Städte heute, bis hin zu den großen Metropolen, scheuten das Risiko, auch mal einen Fehler zu machen. Die Verwaltungen machen von ihren Möglichkeiten keinen Gebrauch. Die Leidtragenden dabei seien die Taxi-Unternehmen, da die er-

kämpfte Rechtsgrundlage nicht konsequent genutzt werde.



auf der Strecke geblieben, wenn Tarife in besonderen Situationen wie bei schlechtem Wetter oder am Jahresende auf ein Vielfaches kletterten. Zum anderen sei auch der Schutz der Beschäftigten nicht gewährleistet, wenn Dumpinglöhne und überdurchschnittliche Arbeitszeiten an der Tagesordnung seien.

Ein interessanter Aspekt in der Diskussion aus Österreich:

mehr, aber eine Beförderungspflicht.

„Wir brauchen dringend eine mutigere Verwaltung“, betonte Herwig Kollar. Letztlich könne kein Anwalt und kein Berater zu einhundert Prozent sagen, was richtig sei. Das Gesetz müsse sich in der Praxis bewähren – und da leiste der Bundesverband mit dem Leitfaden einen wichtigen Beitrag für die Kommunen.



Zuvor hatte in der Debatte Linkspolitiker Kristian Ronneburger, MdA, Chef des Ausschusses für Mobilität im Berliner Abgeordnetenhaus erklärt, dass seine Partei von Anfang an die Konkurrenz zwischen dem Taxi-Gewerbe und neuen Anbietern wie Uber sehr kritisch gesehen habe. Einerseits sei der Verbraucherschutz

Dort gibt es ja das sogenannte Einheitsgewerbe. Christian Holzhauser, Geschäftsführer des Wiener CC Taxicenter, sagte: „Wegen Sie erfolgreich gekämpft haben – wir haben es dann aktiv betrieben“. Dies sei allerdings nach zwei Gerichtsurteilen auch historisch gewachsen. Es gebe in Österreich keine Betriebspflicht

**Den Leitfaden für
Kommunen gibt es hier
zum kostenlosen
Download**

tinyurl.com/4xt4bsk8

endgültig im ÖPNV verankert und hat steuerliche Vorteile gegenüber dem Mietwagen. Es wird eine Fachkundeprüfung und eine Betriebspflicht

eingeführt. Alle Taxis sind nun schwarz und haben ein Dachzeichen mit der Aufschrift „Taxi“.

1965

wird aus der „Arbeitsgemeinschaft Personenverkehr für das Bundesgebiet e.V.“ (AGP) der „Bundesverband des Deutschen Personenverkehrsgewerbes“ (BDP).

70er Jahre

Die schwarzen Taxis weichen nach und nach denen mit der Farbe hellelfenbein. Zudem werden Ordnungsnummern eingeführt und es wird der

WIE GESTALTEN WIR PERSONENBEFÖRDERUNG IM JAHR 2035?

Dr. Wiebke Zimmer und Geschäftsführer Michael Oppermann debattieren auf der Bühne über die Personenbeförderung im Jahr 2035

Die Taxi Driving Innovation des Bundesverbands Taxi und Mietwagen ist ein Ort der Debatten. Und diesmal wurde auch wieder zur Zukunft der Personenbeförderung diskutiert. Wie fahren wir in Zukunft? Je mehr Menschen sich ein Fahrzeug teilen und aufs eigene Auto verzichten, um so besser. Auch für das Klima. Aber dazu braucht das Taxi auch eine Förderung. Denn bislang müssen die Taxi und Mietwagenunternehmen ihre Einnahmen zu 100 Prozent selbst erwirtschaften, während Busse und Bahnen öffentliche Subventionen erhalten. So ist der Umstieg auf Elektrofahrzeuge deutlich leichter zu bewältigen. Allein das Beispiel „Zukunftstaxi“ in Hamburg zeigt, was gezielte Förderung möglich macht.

Dr. Wiebke Zimmer von der Agora Verkehrswende zeichnete noch einmal auf, welche gewaltigen Aufgaben vor uns liegen, wenn wir die Klimaziele bis 2030 erfüllen wollen. Nicht weniger als 50 Prozent müssen die Emissio-



nen runter. Das ist in den nächsten acht Jahren ein dickes Brett, was gebohrt werden muss - und das Taxi kann dazu einen Beitrag leisten. Wenn mehr Menschen auf das eigene Auto verzichten, bleibt ja nicht zwangsläufig die Mobilität auf der Strecke. Sondern Taxis und Mietwagen können diese Rolle übernehmen, dann nicht nur für einen Menschen, wie das private Auto, sondern für viele.

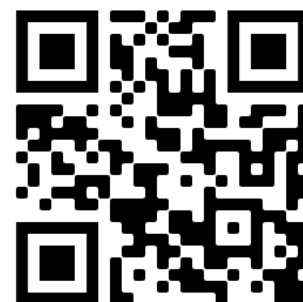
Veränderungen bei der Mobilität gehen nicht ohne Geld, betonte Prof. Dr. Andreas Knie von TU Berlin. Während private Pkws mit unterschiedlichen Formen Unterstützung erfahren und Busse und Bahnen mit öffentlichen

Geldern subventioniert werden, ist das Taxi auf sich allein gestellt. "Das Gewerbe ist in der falschen Marktsituation", konstatierte der Wissenschaftler. Denn wer seine Gelder komplett allein verdienen müsse, denke in der jetzigen Situation wohl kaum über die Anschaffung neuer Fahrzeuge nach - wenn keine Förderung erfolgt.

Michael Oppermann machte für den Bundesverband an einem Beispiel deutlich, wie Änderungen erfolgen könnten und das dazu ein ganzes Netz gehöre. "Die Gäste zur Taxi Driving Innovation kommen aus ganz Deutschland, aus Österreich und der Schweiz. Wenn sie mit dem Auto anrei-

sen, nutzen sie den Wagen auch in Berlin und fahren hier weniger Taxi. Wenn sie aber mit Bahn oder Flugzeug kommen, benötigen sie in der Stadt auch Mobilität - zum Beispiel mit dem Taxi".

Die Debatte auf Youtube



„Bundesverband des Deutschen Taxigewerbes“ (BDT) gegründet.

1982

kommt die nächste Novelle des Personenbeförderungsgesetzes und reguliert den Handel mit Konzessionen. Der eingeführte Sprechfunk

ermöglicht auch eine ad hoc-Beförderung im Mietwagen. Darum führt der Gesetzgeber die Rückkehrpflicht ein.

1983

BDP und BDT einigen sich auf einen gemeinsamen Verband - der „Bundes-Zentralverband des Deutschen Verkehrsgewerbes mit Pkw“ (BZP) entsteht.

TALAKO FUNKTIONIERT:

INDUKTIVES LADEN FÜR TAXIS IN KÖLN ERPROBT

Prof. Dr. Heike Proff erläutert das Taxiladekonzept, kurz »TALAKO«

Es war die bundesweit erste induktive Ladeanlage im öffentlichen Raum, die vor drei Jahren in Köln in Betrieb genommen wurde. Nun wird Bilanz gezogen. „Allein in Köln gibt es knapp 1.200 zugelassene Taxis, sie fahren im Schnitt etwa 150 Kilometer am Tag, sagte Prof. Dr. Heike Proff, die den Lehrstuhl für "ABWL & Internationales Automobilmanagement" an der Universität Duisburg-Essen inne hat. Und sie nannte weitere Zahlen: Rund 85 Prozent der Taxis fahren mit Diesel, rund neun Prozent sind hybrid unterwegs. Stromer haben einen geringen Anteil von rund einem Prozent, da haben sich auch seit Beginn des Projekts die Zahlen nicht gravierend verändert, zumal die wirtschaftliche Lage in den letzten Jahren für die meisten Unternehmen keine großen Sprünge zugelassen hat.

während der Wartezeit ihre Batterie nachladen, ohne dass der Fahrer aussteigen muss. Damit wird eine innovative und praktikable Ladelösung angeboten, die die Antriebswende in diesem Segment voranbringen soll. Zum Start hatte Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln, gesagt: „Es ist gut, dass in Köln die erste Anlage dieser Art in Betrieb geht. Das ist der richtige Schritt, um klimafreundliche Mobilität zu fördern. Hier sind wir als Kommune gefordert, solche innovativen Techniken zu erproben und zu fördern, als Beitrag zur Luftreinhaltung und der Klimaneutralität.“ Mit nur fünf Prozent Elektrotaxis in Köln könnten viele Tonnen Kohlendioxid und Stickoxide eingespart werden, so Prof. Proff auf der Taxi Driving Innovation im September in Berlin. Aber gerade für das induktive Laden – ohne Kabel und ohne Steckdose – haben Ta-

MODELL AUS KÖLN KANN ÜBERALL EINGESETZT WERDEN

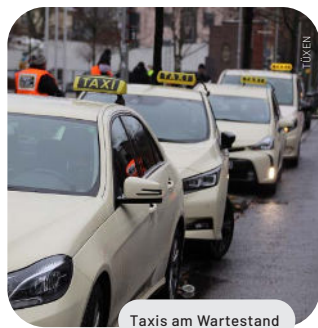
xis ein immenses Potenzial. Denn in der Warteschlange, wie in der Nähe des Kölner Hauptbahnhofs, herrsche immer Bewegung durch das Nachrücken: „In der Mobilität gibt es viele Konzepte. Diese Pilotanlage für induktives Laden von Elektrotaxis ist aber ein gutes Beispiel, wie im hochregulierten Raum auch etwas implementiert werden kann“.

Durch das Nachrücken werde die Batterie immer nur teilweise

geladen, das sei für die Lebensdauer sogar vorteilhafter, als sie einmal voll aufzuladen, sagte die Professorin. In Köln wurde das Projekt mit einem LEVC erprobt. Aber es gebe keine Beschränkungen. Und das Stadtbild bleibe auch unverändert. Es müssten keine Säulen für die Ladung aufgestellt werden, der Strom fließt ja quasi unterirdisch. „Bis Weihnachten werde das Projekt jetzt noch weitergeführt und dann abgeschlossen“, sagte Prof. Proff. Die Erfahrungen aus Köln sind jedenfalls so, dass sie für alle Städte in Betracht kommen könnten. Für das erste Quartal 2023 ist das Erscheinen des Buchs „Induktive Taxiladung für den öffentlichen Raum“ geplant, darin wird das Projekt ausführlich beschrieben.

TALAKO IN DER PRAXIS

Talako steht für "Taxiladekonzept für Elektrotaxis im öffentlichen Raum" und wurde unter Federführung der Universität Duisburg-Essen erprobt. Damit können die umgerüsteten Elektrotaxis



Taxis am Wartestand

1989

Die Mauer fällt – und in den Monaten vor der Einheit liberalisiert die DDR den Taximarkt, die Zahl der Konzessionen wächst deutlich.

Nach der Wiedervereinigung entsteht der gesamtdeutsche Verband mit einigermaßen einheitlichen Regelungen in Ost und West.

Ab 2010

Die Digitalisierung ermöglicht auch Apps für die Taxi-Branche, die sowohl vom Gewerbe selbst als auch von branchenfremden Anbietern auf

den Markt gebracht werden. Durch Uber und Co kommt es zu einem fundamentalen Angriff auf den gesamten Sektor des Gelegenheitsverkehrs.

ARBEITSZEIT UND PAUSEN GENAU ERFASSEN

§ Bundesarbeitsgericht, Beschluss vom 13. September 2022 Aktenzeichen 1 ABR 22/21

Vorinstanz: Landesarbeitsgericht Hamm, Beschluss vom 27. Juli 2021 Aktenzeichen 7 TaBV 79/20

Das Bundesarbeitsgericht hat allen Chefs eine harte Nuss zum Knacken gegeben: Der Arbeitgeber ist nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 Arbeitsschutzgesetz verpflichtet, ein System einzuführen, mit dem die von den Arbeitnehmern geleistete Arbeitszeit erfasst werden kann. Zwar ging es in dem Fall um eine vollstationäre Wohneinrichtung, aber auch viele Taxi- und Mietwagenunternehmen dürfte dieser Beschluss der

Erfurter Richter betreffen. Auch früher mussten schon die Pausen und ihre exakte Länge aufgezeichnet werden. Aber bisher war es nicht zwingend erforderlich, auch genau festzuhalten, wann die Pausen stattgefunden haben.

Dabei hatte die Entscheidung eigentlich einen anderen Hintergrund. Ein Betriebsrat kann in einem Unternehmen nicht die Einführung eines Systems der elektronischen Arbeitszeiterfassung erzwingen, so die Richter. Aber in ihrer Begründung dazu wurde dargelegt, dass die Pflichten der Arbeitgeber ohnehin schon sehr weitreichend seien. Wenn es um den Schutz der Arbeitnehmer geht, müsse auch klar sein, wann sie ihre Pausen nehmen. Das setzt eben die genaue Erfassung voraus.

TOTALSCHADEN IST NICHT GLEICH TOTALSCHADEN

§ Oberlandesgericht Hamm Entscheidung vom 24. Juni 2021 Aktenzeichen 20 U 96/21

Wenn die Kaskoversicherung für einen Totalschaden innerhalb von drei Jahren nach der Erstzulassung eine Entschädigung in Höhe des Neupreises anbietet, kommt es bei der Regulierung auf den tatsächlichen Schaden an. Das ist entscheidend, denn wenn die Reparaturkosten geringer sind als der Wiederbeschaffungswert, dann ist es kein Totalschaden. Im Zweifel kommt es auf die vereinbarten Versicherungsbedingungen an, so die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins nach der Entscheidung.

In dem Fall ging es um den

Neupreis. Im Vertrag hatte der Versicherer versprochen, anstelle des Wiederbeschaffungswerts den Neupreis zu zahlen, wenn innerhalb von drei Jahren nach der Erstzulassung ein Totalschaden oder der Verlust des Fahrzeugs eintritt. Hier wichen die Kosten aber deutlich voneinander ab: Die Reparatur lag knapp über 17.000 €, der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs bei brutto 22.500 €. Die Klage auf Neupreis scheiterte, denn das Gericht orientierte sich am „Kleingedruckten“. Demnach müsse die Kaskoversicherung den Neupreis nur zahlen, wenn die erforderlichen Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert übersteigen. Das war hier nicht der Fall, damit gab es den Neupreis nicht.

SCHRIFTLICHE ERKLÄRUNG AM UNFALLORT



§ Oberlandesgericht Nürnberg Urteil vom 29. März 2022 Aktenzeichen 3 U 4188/21

Wer noch am Unfallort schriftlich seine Schuld eingesteht und zudem noch detailliert den Unfallhergang geschildert, muss sich meist daran messen lassen. Sprechen auch alle Umstände des Unfalls dafür, kann er seine Erklärung nur entkräften, wenn er die Unrichtigkeit seine Angaben

nachweist. Ansonsten kann das Gericht im Rahmen seiner Beweiswürdigung die in der Erklärung enthaltenen Tatsachen zu Grunde legen.

In dem Fall wollte der Beklagte den links abbiegenden Kläger noch weiter links überholen. Es kam zum Crash und vor Ort unterschrieb der Beklagte einen Unfallbericht. Darin bestätigte er auch das wichtige Detail, dass der Blinker des Klägers eingeschaltet war. Er habe das nur nicht richtig sehen

können, da er vom Sonnenlicht geblendet war. Das Gericht legte die Aussagen im Unfallbericht der Entscheidung zu Grunde. Der Beklagte habe sich im Verfahren zwar von seiner Erklärung distanziert. Er habe aber nicht nachweisen können, dass seine Äußerung, insbesondere zum Blinker, falsch war. Da auch die Gesamtumstände des Unfallhergangs gegen ihn sprachen, folgerte das Gericht, dass er als Überholender den Unfall verursacht hatte.

2017

Der BZP wehrt sich vehement gegen Freigabe der Taxi-Tarife: Die von den Kommunen regional festgelegten Tarife haben sich in Deutsch-

land bewährt und sichern den Zugang zur Mobilität für alle Menschen. Für Taxis gibt es Pflichtfahrgebiete sowie eine Beförderungspflicht rund um

die Uhr. Folgt man den Gedanken der 16 Professoren, die das Gutachten für das Bundesverkehrsministerium verfasst haben, dann besteht die Gefahr,

dass nur lukrative Fahrten ausgeführt werden.“

März 2019

Aus dem BZP wird der „Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.“ (BVTM).

WELCHE RECHTE HABEN FAHRGÄSTE IM TAXI?

HAMBURG

VERÖFFENTLICHT CHECKLISTE



Die meisten Fahrgäste in Taxis kennen instinktiv ihre Rechte, aber es gibt eben auch Ausnahmen. Darum hat die Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) nun einen Flyer veröffentlicht, der an Fahrgäste verteilt sowie ausgelegt wird. In jüngster Vergangenheit war es am Flughafen, auf der Reeperbahn und am Hauptbahnhof vermehrt zu Beschwerden von Fahrgästen über Verstöße gegen

das geltende Recht gekommen.

Einige Beispiele aus dem Flyer: Das Taxi darf am Taxistand frei gewählt werden, heißt es da unter anderem. Auch die Länge der Strecke wird benannt und konkret angegeben, dass jedes Ziel in Hamburg angesteuert werden muss - unabhängig von der Länge

der Fahrtstrecke. Fahrten dürfen nicht aufgrund der Alkoholisierung von Fahrgästen abgelehnt werden. Festpreise sind tabu, es muss das Taxameter bei der Abfahrt eingeschaltet werden. Und der Zuschlag von acht Euro gilt nur, wenn mehr als vier Personen in einer Taxe fahren oder eine Großraumtaxi vorbestellt wird. Andere Zuschläge gibt es nicht und Fahrgäste können am Ende der Fahrt eine Quittung verlangen. Wer eine Beschwerde melden wolle, kann dies per Mail tun mit Angabe des Kennzeichens und der Uhrzeit, heißt es weiter. Wenn

Anzeigen wegen Verstößen in der Verkehrsgewerbeaufsicht eingehen, werden diese konsequent verfolgt. Bei vermehrten Verstößen in einem Taxiunternehmen droht sogar der Entzug der Genehmigung wegen Unzuverlässigkeit.

Verstöße gegen die Hamburger Taxenordnung und das Personenbeförderungsgesetz, so schreibt die BVM, stellen nicht nur Ordnungswidrigkeiten dar, sie rücken auch die überwiegende Mehrzahl der serviceorientierten Fahrerinnen und Fahrer in ein schlechtes Licht.

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

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

Juli 2022

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

August 2022

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

September 2022

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold und Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Marijus und Tina Buntic

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**

2020

Beginn der Corona-Pandemie: Medikamente für Menschen in Quarantäne sollen per Taxi geliefert werden können. „Wir haben Umsatzeinbrüche von 80

Prozent und mehr. Einerseits wollen wir diese freien Kapazitäten für die Kranken einbringen und andererseits auch den Fahrerinnen und Fahrern neue Aufträge vermitteln“.

2021

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes wird nach langem Kampf verabschiedet, das berüchtigte „Eckpunkt-papier“ ist vom Tisch. Mit

unzähligen Gesprächen sowie Demonstrationen und Mahnwachen unter dem Stichwort „Scheuerwehr“ hat der Bundesverband das erreicht.