

Informationsservice des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands e.V.



MERCEDES BENZ

Ab jetzt ist Tim Podszus für das Gewerbe da

Neuer Ansprechpartner bei Mercedes-Benz

Person

Nach Volkswagen hat nun auch Mercedes-Benz einen neuen Ansprechpartner für das Taxigewerbe: Das Team Flottenmanagement des Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland (MBD) leitet nun Tim Podszus. Er begann seine Laufbahn in der heutigen Daimler AG im Jahr 2006 in der Mercedes-Benz Niederlassung München, wo er zuerst für die Betreuung von Groß- und Geschäftskunden der Marke smart zuständig war und später die Verkaufskoordination des smart Großkundengeschäfts übernahm. 2015 wechselte der gebürtige Sachse in die Vertriebszentrale des MBD nach Berlin, wo er bis Ende 2018 als bundesweiter Ansprechpartner das smart Groß- und Geschäftskundengeschäft maßgeblich mitgestaltete. Tim Podszus ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.



Impressum

BZP-Report, Mitteilungen des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbands e.V. (BZP)

Dorotheenstraße 37,

10117 Berlin

E-Mail: info@bzp.org

Internet: www.bzp.org

<https://www.facebook.com/BZPorg>

<https://twitter.com/BZPorg>

Redaktion:

Thomas Grätz (verantwortlich)

Berlin

Kommentar

Wir kämpfen weiter!

BZP-Präsident Michael Müller kommentiert die Auseinandersetzung um die Vorschläge des Bundesverkehrsministeriums

Zunächst geht mein Dank an all jene, die zum Gelingen der Demonstration am Bundesverkehrsministerium beigetragen haben. Besonders möchte ich mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die auf erwartbare Umsätze an jenem leicht regnerischen Vormittag verzichtet haben und lautstark ihren Protest gegen das Papier deutlich gemacht haben. Wir haben gemeinsam erreicht, dass uns der Bundesverkehrsminister gehört hat. Er hat sich der Demonstration gestellt, dafür verdient er Respekt. Noch mehr Respekt bekommt Andreas Scheuer von uns, wenn zwei besonders umstrittene Punkte aus dem Papier, die Rückkehrpflicht von Mietwagen sowie die untersagte Einzelplatzvermietung, nicht angetastet werden.

Von der Idee bis zum Gesetz

Der Bundesverkehrsminister hat auf unserer Demonstration darauf hingewiesen: „Es ist noch nichts beschlossen, es ist noch nicht einmal im parlamentarischen Verfahren“. Das stimmt. Aber es gibt viele Stimmen, denen die Ideen noch nicht weit genug gehen. Aus der FDP hören wir die immer wiederkehrenden Forderungen nach Abschaffung der Ortskundeprüfung sowie die Aufhebung der Tarifpflicht. Damit sollen „unverhältnismäßige Preisanstiege“ verhindert wer-

den. Angesichts solcher naiver Forderungen werden wir unsere Stimme noch lauter erheben müssen. Wenn nicht mehr der gleiche Tarif zu allen Tages- und Nachtzeiten gilt, wenn Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen sollen, dann werden viele Verbraucher sich kein Taxi mehr leisten können. Wir haben „dynamische Preise“ schon oft bei Uber erlebt



BZP-Präsident Michael Müller

und wissen, dass die Kunden damit abgezockt werden. Dagegen sichern unsere von der öffentlichen Hand festgelegten Taxitarife den Zugang zur Mobilität für alle. Bis jetzt kommt ja auch noch niemand auf die Idee, die Tickets für Busse und Bahnen im morgendlichen Berufsverkehr zu verteuern, nur weil dann viele unterwegs sind.

Mobilität in öffentlicher Hand ist Verbraucherschutz

Das Taxi ist Teil des ÖPNV – und das ist gut so. Wenn Mo-

GEWERBE 03

Eckpunkte aus dem Verkehrsministerium

Scheuer-Papier will Mietwagen mehr Spielraum geben

GEWERBE 04

Demonstration in Berlin

Andreas Scheuer stellt sich den Demonstranten

GEWERBE 06

Einheitsgewerbe in Österreich kommt


Gesetzentwurf ist in Vorbereitung

GEWERBE 08

Kein Bus in kurviger Straße

Gefährlicher Schulweg: Amt muss für 13-Jährigen die Taxikosten übernehmen

bilität privatwirtschaftlichen Interessen dient, dann ist sie dem Markt verpflichtet und nicht mehr den Fahrgästen. Herr Scheuer möchte mit seinen Ideen den öffentlichen Verkehr stärken, um die Innenstädte zu entlasten. Die Aufhebung der Rückkehrpflicht würde genau das Gegenteil bewirken. In London oder New York, in Helsinki oder Amsterdam kreisen jetzt schon unzählige Mietwagen auf der Suche nach Fahrgästen durch die Innenstädte. Das ist genau das Gegenteil von dem, was der Verkehrsminister möchte. Wir werden es nicht zulassen, dass auch deutsche Innenstädte von Mietwagen geflutet werden. Und wir werden Herrn Scheuer unsere Meinung kundtun! Gern im persönlichen Gespräch. Und auch auf der Straße. Die nächsten Proteste werden kommen.

Herzlichst

 Ihr
 Michael Müller

Recht
Kurzurteile
Verfall des Urlaubs

Dem Arbeitgeber obliegt unter Beachtung von Art. 7 Abs. 1 der EU-Arbeitszeitrichtlinie die Initiativlast für die Verwirklichung des Urlaubsanspruchs. Deshalb ist er gehalten, „konkret und in völliger Transparenz dafür zu sorgen, dass der Arbeitnehmer tatsächlich in der Lage ist, seinen bezahlten Jahresurlaub zu nehmen, indem er ihn - erforderlichenfalls förmlich - auffordert, dies zu tun“. Der Arbeitgeber hat also klar und rechtzeitig mitzuteilen, dass der Urlaub am Ende des Bezugszeitraums oder eines Übertragungszeitraums verfallen wird, wenn der Arbeitnehmer ihn nicht nimmt. Anderenfalls verfällt der Urlaubsanspruch nicht.

**§ Bundesarbeitsgericht
Urteil vom 19.2.2019
Aktenzeichen 9 AZR 541/1**

Keine Verwechslung bei Cabdo

Zwar trifft es zu, dass in der Bezeichnung Cabdo für einen Mietwagenbetrieb das englische Wort „Cab“ enthalten ist, das übersetzt „Taxi“ bedeutet. Auch ist es durchaus so, dass viele Menschen englisch sprechen und diesen Begriff verstehen. Dies ist jedoch die einzige Verbindung, die überhaupt zum Taxiverkehr gegeben ist, die zudem noch dadurch abgeschwächt wird, dass das Wort in Verbindung mit den weiteren Buchstaben „do“ gebraucht wird. Damit ist es nicht ohne Weiteres als eigenständiges Wort und damit das englische Wort für Taxi zu erkennen. Dies führt auch für die durchschnittlichen Verkehrskreise nicht zu einer Verwechslung mit dem Taxiverkehr.

**§ Landgericht Dortmund
Urteil vom 28.12.2018
Aktenzeichen 4 O 151/18**

Verbotene Handy-Ablenkung

Auch zwischen Schulter und Ohr eingeklemmtes Handy ist tabu


TÜXEN/BZP

Wer am Steuer eines Autos mit einem zwischen Ohr und Schulter eingeklemmten Handy telefoniert, „benutzt“ es im Sinne der Straßenverkehrsordnung widerrechtlich. Denn auch diese Art der Handhabung stellt eine verbotene Ablenkung vom Verkehrsgesche-

hen dar. Denn eine Schulter und ein Arm müssten dafür sorgen, dass das Mobiltelefon an das Ohr des Autofahrers gepresst wird. Durch die verkrampfte Körperhaltung werde das Sichtfeld des dadurch schräg und leicht gebückt sitzenden Fahrzeugführers

eingengt und zugleich seine Reaktionsmöglichkeit bei der Benutzung des Lenkrades eingeschränkt.

**§ Amtsgericht Coesfeld
Urteil vom 26.2.2018
Aktenzeichen 3b OWI-89 Js 2030/17 – 306/17**

Kettenbefristungsverbot

Nach § 14 Abs. 2 Satz 2 TzBfG ist die kalendermäßige Befristung eines Arbeitsvertrags ohne Vorliegen eines sachlichen Grundes nicht zulässig, wenn mit demselben Arbeitgeber bereits zuvor ein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis bestanden hat. Diese Regelung soll die sogenannte Kettenbefristung verhindern. Bisher hatte das BAG entschieden, dass die Regelung solche Vorbeschäftigungen nicht erfasst, die länger als drei Jahre zurückliegen. Da hatte aber das BVerfG was gegen, sodass dass das Verbot der sachgrundlosen Befristung nur noch dann unzumutbar sein kann, wenn eine Vorbeschäftigung sehr lang zurückliegt, ganz anders geartet war



TÜXEN/BZP

oder von sehr kurzer Dauer gewesen ist. Deshalb sagt eine neue BAG-Entscheidung nun, dass die sachgrundlose Befristung eines Arbeitsvertrags nicht zulässig ist, wenn zwischen dem Arbeitnehmer und der Arbeitgeberin bereits acht Jahre zuvor ein Arbeits-

verhältnis von etwa ein- bis ein- und ein- halbjähriger Dauer bestanden hat, welches eine vergleichbare Arbeitsaufgabe zum Gegenstand hatte.

**§ Bundesarbeitsgericht
Urteil vom 23.1.2019
Aktenzeichen 7 AZR 733/16**

Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

Hiobsbotschaften aus dem Verkehrsministerium

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist beschlossene Sache. Das haben CDU/CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag vom vergangenen Jahr so vereinbart. Und es wird immer wieder davon geredet, dass die letzte Novelle aus dem Jahr 2013 ein voller Erfolg war. Damals wurden Fernbusse zugelassen. Als Ergebnis sieht man nun viele grüne Busse auf Deutschlands Straßen. Aus Sicht der Verbraucher haben sie niedrigere Tarife als bei der Bahn gebracht. Aus Sicht der Umweltschützer eher bedenklich, weil statt in die Schiene nun in die Straße investiert wird. Nun also ist Zeit für eine weitere Novelle. „Eckpunkte für eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes“, so ist das Papier überschrieben.

Drei Seiten mit Sprengkraft

Insgesamt nur fünf Punkte sind auf den drei Seiten festgehalten, aber schon der erste Punkt hat es in sich: „Modernisierung des PBefG unter dem Stichwort Digitalisierung (Koalitionsvertrag Seiten 48, Zeilen 2138ff. und Seite 121, Zeilen 5700ff.)“. Da ist unter anderem von der „Einordnung von ÖPNV Ride Pooling-Diensten als Linienverkehr“ die Rede. Um eine reguläre Genehmigungsfähigkeit sicherzustellen, werden bedarfsgesteuerte Ride Pooling-Dienste kommunaler Verkehrsunternehmen in § 43 PBefG als Sonderform des Linienverkehrs deklariert. Die Vorstellung der Autoren: Der bedarfsgesteuerte Verkehr muss den klassischen Linienverkehr nach § 42 PBefG ersetzen, ergänzen oder verdichten; der befördernde Unternehmer unterliegt der

TÜXEN/BZP


Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wird nach seinem Spontanauftritt bei der BZP-Demo in Berlin von Demonstranten umringt. Das Papier aus seinem Haus sorgt für hitzige Debatten.

Betriebs- und Beförderungspflicht sowie den Vorschriften über die Beförderungsentgelte und -bedingungen. Das bedeutet im Klartext: Freie Fahrt für Moia, BerlKönig und Co. Denn sie fahren bedarfsgesteuert und ersetzen, ergänzen oder verdichten den klassischen Linienverkehr. Mietwagenunternehmen wird grundsätzlich auch die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Allerdings schränken die Verfasser ein, dass die entsprechende Genehmigung versagt werden kann, wenn die Einzelsitzplatzvermietung Teile der Linienverkehrs gefährdet.

Rückkehrpflicht für Mietwagen

Der nächste Schlag ins Kontor folgt dann auf Seite 2. Um unnötige Leerfahrten zu verhindern, wird die in § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG normierte Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben. Eines ist den Autoren aber offenbar bewusst: Das könnte das Ende der Taxibranche bedeuten. Daher heißt es weiter: Gleichzeitig erscheint es sinnvoll, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren. Daher kann Mietwagenunternehmen von den zuständigen Genehmigungsbehörden für bestimmte fahrgastreiche Bereiche ein sog. „Aufstellverbot“ auferlegt werden (alt.: positive Definition des „Lizenzgebietes“), um in diesen Bereichen die

Kundensuche vor Ort zu verhindern. Nach derzeitiger Lesart verlagert sich die Kontrolle für ein solches Aufstellverbot in die Kommunen. Nicht nur die Berliner Kollegen wissen, was das bedeutet. Kontrollen von Mietwagen finden de facto nicht statt. Egal, ob am Flughafen Tegel oder anderen frequentierten Punkten wollen Mietwagenfahrer der Taxibranche die Kunden abspenstig machen.

Schließlich soll auch die digitale Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen beim Mietwagenverkehr neu geregelt werden. Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in § 49 Abs. 4 S. 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch expressis verbis ermöglicht.

Unterm Strich bleiben drei Seiten mit Ideen aus dem Bundesverkehrsministerium, die, zumindest was die Taxibranche betrifft, so nicht umgesetzt werden dürfen. Denn das hat die Demonstration bewiesen: An allen diesen Plänen hängen Existenzen von Menschen. Und das darf nicht der politischen Debatte geopfert werden.

Freitag, 15. Februar:

Gegen 13 Uhr findet ein sogenanntes Eckpunktepapier seinen Weg aus dem Verkehrsministerium in diverse Mailaccounts im Regierungsviertel. Auch die Redaktion des Düsseldorfer Handelsblatts ist unter den Empfängern.

Am Nachmittag werden erste Nachfragen laut: Wer hat dieses anonyme Papier in die Welt gesetzt? Ist es ein Fake? Ist es ein Testballon? Es trägt keine Unterschriften, keinen Absender, auch der Bundesadler fehlt. Strategien werden diskutiert.

Zwei Stichworte machen in der eiligst einberufenen Telekonferenz beim BZP die Runde: Die Rückkehrpflicht für Mietwagen soll entfallen, ebenso das Verbot der Vermietung von Einzelplätzen. Eigentlich alles im „Grundgesetz für Mietwagen“, dem § 49 Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes, festgehalten und erfolgreiche Praxis.

Montag, 18. Februar:

Das Handelsblatt veröffentlicht einen langen Artikel zu dem Eckpunktepapier. Mit vielen Statements und Stellungnahmen. Später wird dies auch die Nachrichtenagentur dpa tun. Für den BZP gibt Geschäftsführer Thomas Grätz zu Protokoll: „Für das Taxigewerbe wären die geplanten Änderungen eine Katastrophe“. Verkehrsminister Andreas Scheuer würde mit diesen Plänen das Taxigewerbe „plattmachen“.

7.45 Uhr – die erste Telefonkonferenz des BZP an diesem Tag. Die Gewissheit ist da: Das Papier soll tatsächlich als Testballon dienen. Jetzt muss gehandelt werden.

Medienanfragen werden bedient, über viele Kontakte wird die Botschaft des Taxigewerbes verbreitet. „Fällt die Rückkehrpflicht für Mietwagen, dann ist das für die Taxiunternehmen existenzbedrohend“.

Parallel wird eine Demonstration vor-

... Fortsetzung auf Seite 4

Gewerbe

bereitet. In einer weiteren Telefonkonferenz werden Aufträge verteilt und Details besprochen. Zudem sitzen die Vertreter der Berliner Verbände zusammen in der Dorotheenstraße und konkretisieren Pläne für die Demonstration.

Dienstag, 19. Februar:

Die erste wichtige Hürde ist genommen: Die Berliner Verwaltung hat die Demonstration genehmigt. Zwar wegen der Örtlichkeiten nur als „Fußgänger-Demo“ ohne Autos, aber der Protest am Bundesverkehrsministerium kann stattfinden.

Die Meldung zu diesem Protest schlägt hohe Wellen. Zeitungen und Agenturen berichten über die kommende Demonstration am Donnerstag. In sozialen Medien wird heftig diskutiert.

Mittwoch, 20. Februar:

Die Bühne ist organisiert, die Reden werden abgestimmt. Eine Demonstration auf die Beine zu stellen, ist das Werk vieler.

In der Stadt werden an den Halteplätzen Plakate geklebt, die auf die Demonstration hinweisen. Und immer wieder der bange Blick auf den Wetterbericht: Wird es ausgerechnet am nächsten Tag regnen?

Donnerstag, 21. Februar:

7.00 Uhr: Die Bühne steht, die Soundanlage besteht den Test – und sogar der Himmel spielt mit. Nur kurze Regenschauer.

10.00 Uhr: Der Invalidenplatz neben dem Bundesverkehrsministerium füllt sich – und während der BZP-Präsident spricht, kommt auch der Bundesverkehrsminister dazu. Ein Erfolg für die Taxibranche!

Das Fazit: Innerhalb weniger Tage hat die Branche es geschafft, eine Demonstration auf die Beine zu stellen, die viel Beachtung findet. Rolf Feja aus Berlin bringt es auf den Punkt: „Was glauben Sie denn, was wir können, wenn wir zwei Monate Zeit haben? Dann legen wir die ganze Republik lahm!“

Unsere Taxis – Unsere Jobs – Deine Mobilität!

Taxigewerbe demonstriert am Bundesverkehrsministerium

Die Stimmung ist kampfbereit. Das Taxigewerbe hat lange auf Dialog gesetzt, zuletzt am 13. Dezember vergangenen Jahres beim Gespräch der BZP-Spitze mit dem Bundesverkehrsminister. Wir haben erst in der vergangenen Ausgabe des BZP-Reports ausführlich darüber berichtet. Andreas Scheuer bezeichnete bei diesem Gespräch das Taxigewerbe als für ihn von sehr wichtiger Bedeutung bei der Gewährleistung der Mobilität. Das Eckpunktepapier wirft nun viele Fragen auf. Fragen, die BZP-Präsident Michael Müller vor vielen Taxifahrern und Taxiunternehmern stellte: „Wollen wir Beförderung für Menschen oder Gewinne für Konzerne?“ Und weiter – in Richtung des Bundesverkehrsministers: „Wollen Sie einen öffentlichen Personennahverkehr für die Bürger? Oder wollen Sie Beförderung zum Spielball privater wirtschaftlicher Interessen machen?“

Scheuer kommt zu den Demonstranten

Mitten in der Rede brechen lautstarke Buhrufe los, erst am Rand der Bühne. Dann aus dem gesamten Publikum. Der Minister kommt tatsächlich und stellt sich den Demonstranten. Anfangs allerdings kommt er nicht so richtig zu Wort. Er will einerseits den Druck aus dem Kessel nehmen, andererseits das Papier seines Hauses verteidigen. Vielleicht kann er auch gar nicht anders. Denn der Mann steht derzeit mächtig unter Beschuss. Die- selkrisse, Tempolimit, Bahnchaos, Funklöcher. Irgendwie ist Scheuers Ministerium für Ver-

kehr und Infrastruktur in allen Desastern involviert. Aber bei der Reform des Personenbeförderungsgesetzes will er hart bleiben. „Es ist klar geregelt, dass wir das Gesetz anpassen und novellieren müssen.“ Nach ein paar Worten ist erst einmal Schluss. Die Sprechchöre sind stärker. „Über raus“ und „Taxi, Taxi“.

Ordner beruhigen – und Scheuer erntet Respekt: „Sie haben Eier“!

Etwas hilflos steht der Minister auf der Bühne und schaut auf die aufgebracht demonstrierenden. Deren Frust ist lange aufgestaut. Zu groß sind die Einnahmeverluste der letzten Zeit. Ordner wie Mem Deisel schaffen es, die Geräuschkulisse einzudämmen. Er vermittelt: „Hier stehen Menschen, deren Existenzen gefährdet sind. Wenn das so weiter geht, haben sie keine Perspektive mehr“. Zugleich erntet der Minister auch Respekt und bekommt kurzzeitig Beifall, als Deisel betont: „Sie haben Eier, dass Sie hierher kommen!“ Und

Scheuer kommt dann auch zu Wort und will auf das Gewerbe zugehen. Die Digitalisierung eröffnet auch dem Gewerbe Chancen. Dabei ist beispielsweise die Vermittlung schon moderner als es manch einer wahrhaben mag. Die Erfindung von Bestell-Apps ist keine Neuerung großer Konzerne, sondern längst vom Gewerbe selbst und vor allen anderen auf die Beine gestellt. „Das Taxigewerbe bleibt für mich ein wichtiger Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir wollen nichts beschränken, sondern wir werden mit Ihnen darüber diskutieren, wie wir die Attraktivität der Personenbeförderung verbessern können“, ruft Scheuer. Es werde breite Prozesse der Diskussion um das Papier geben, in denen sich der Bundesverband und das Gewerbe einbringen könnten. „Es sei klar, dass wir in dieser Gesetzesnovelle Ihre Interessen berücksichtigen wollen, aber auch neue Mobilitätsformen“, sagte Scheuer und verwies darauf, dass auch das Taxigewerbe von der Digitalisierung pro-



TÜXEN/BZP

TÜXEN/BZP



fitiere. Schließlich wolle man mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsangebote bringen, dazu gehöre auch das Taxi.

Michael Müller sieht die Vorschläge nur zugunsten von Uber

Zuvor hatte BZP-Präsident Michael Müller deutlich gemacht: „Die Vorschläge des Ministeriums gehen alle einseitig zu Gunsten von Uber & Co. und zu Lasten des Taxis. Die Existenz des Taxigewerbes ist direkt bedroht!“. Müller betonte: Rückkehrpflicht und Einzelplatzvermietungsverbot seien juristische Kategorien aus dem Personenbeförderungsgesetz und für Laien nicht immer greifbar. In der Praxis aber ist jeder betroffen. Daher muss geklärt werden: Sollen die Städte und Gemeinden über ihre Ver-

kehrsangebote mit Bussen, Bahnen und Taxis bis hin zur Festlegung der Tarife weiter selbst entscheiden dürfen? Oder soll ihnen die Entscheidung abgenommen werden? „Dann muss sich jedermann darüber im Klaren sein, dass künftig große Konzerne über die Mobilität jedes einzelnen Bundesbürgers bestimmen. Ganz zu schweigen von den Gewinnen aus dem Geschäft, die dann auch nach Übersee fließen!“, skizzierte Müller das Szenario.

Eines scheint klar: Die Demonstration in Berlin war nur der Anfang. „Wer die Axt an unsere Existenz, unsere Arbeitsplätze und unsere Rolle für die Mobilität der Zukunft legt, muss spüren, dass wir uns wehren.“ Und: „Wir haben keine Angst uns zu wehren!“, so Michael Müller.

E-Mobilität: Scheuer schreibt an BZP

Förderung für mehr Stromer im Taxi-Geschäft

Noch sind sie deutlich in der Minderheit – die Elektrofahrzeuge im Taxigewerbe. Wir haben hier im BZP-Report schon häufiger Unternehmer und ihre Strategien vorgestellt, die mit Strom für die Fahrgäste unterwegs sind. Markus Wahl in Bochum mit mehreren elektrischen Nissan Leaf oder Andreas Krone mit dem Tesla in Brandenburg. Auch komplette neue Fahrzeuge, wie das nun auch auf deutschen Straßen fahrende umweltfreundliche London Cab, haben wir schon ausführlich vorgestellt. Allerdings: Alle diese E-Fahrzeuge sind für die Taxibranche mit erheblichen Lasten verbunden. Da ist die mangelnde Infrastruktur zum Laden. Aber ebenso sind die hohen Anschaffungskosten ein Thema, das viele Unternehmen

am Umstieg hindert. Die BZP-Spitze hat dies ausführlich mit Andreas Scheuer im Dezember besprochen. Nun kam vor wenigen Tagen das Antwortschreiben aus dem Bundesverkehrsministerium.

Mindestbestellmenge für Förderung sinkt auf zwei Fahrzeuge – Unternehmen können sich dafür auch zusammenschließen

„Ihren Empfehlungen zur Stärkung von E-Taxiflotten pflichte ich gern bei“, schreibt Scheuer und verweist auf die Förderrichtlinien. Demnach ist die Förderfähigkeit an eine Bestellmenge von fünf Elektrofahrzeugen gebunden. Für die Taxi-Unternehmen eine oftmals viel zu hohe Zahl, gar nicht zu reden von den Ein-

wagenunternehmen. Nun heißt es in dem Schreiben: „Im Rahmen unserer letzten Aufrufe zur Förderrichtlinie haben wir insbesondere die Situation im Taxigewerbe bedacht und eine Mindestbestellmenge von nur zwei Fahrzeugen vorgesehen“. Zudem könnten sich gleichartige Taxiunternehmer zusammenschließen, um gemeinsam ein Fördervorhaben zur Beschaffung von E-Taxis durchzuführen. Damit könnten theoretisch auch Einwagenunternehmen von der Förderung profitieren. Und Scheuer kündigt an: „Im Zuge der Weiterentwicklung der Förderrichtlinie werden wir weitere Vereinfachungen prüfen“.

„Lotsenstelle“ soll Informationen vermitteln

Zudem sollen die Strukturen bei der Förderung von Elektroautos überwunden werden, dazu gibt es nun einen neuen Ansprechpartner im Bundesverkehrsministerium mit dem klangvollen Namen „Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität“. Die Lotsenstelle berät Kommunen und Unternehmen zu Fördermöglichkeiten des Bundes, die Bezug zu schadstoffreduzierenden Maßnahmen im kommunalen Raum haben, und bietet eine Unterstützung bei der Einordnung von kommunalen Vorhaben in Förderprogramme des Bundes. Via Mail (LoMo@bmv.bund.de) und telefonisch (030 18 300 6541) ist die Lotsenstelle zu den normalen Servicezeiten zwischen 09:00 und 17:00 Uhr erreichbar.

Einheitsgewerbe in Österreich kommt voran



TÜXEN/BZP



Frühjahrstagung des BZP

25. – 27. März 2019
Hamburg



68. IAA Pkw

12. – 22. September 2019
Messe
Frankfurt am Main



Herbsttagung des BZP

05. – 07. November 2019
Koblenz

BGH stärkt Kunden im Dieselskandal

Paukenschlag am 22. Februar: Der Bundesgerichtshof stärkt die Position von VW-Kunden im Dieselskandal. Nach der Auffassung des Gerichts ist ein Neuwagen mit Abschalteinrichtung mangelhaft. Dem Käufer steht mangelfreier Ersatz zu. Allerdings muss dabei die Verhältnismäßigkeit beachtet werden, so die Richter. Das dürfte auch für viele betroffene Taxis gelten. Denn wenn der Wagen viel genutzt wurde, dann wäre ein neues Auto nicht verhältnismäßig. Gleiches gilt bei schlechter Wartung oder Pflege. Ein Schummel-Diesel mit wenig Kilometern auf dem Tacho könnte die Lieferung eines neuen Wagens nach sich ziehen.

Ein Bericht im österreichischen „Ö1 Morgenjournal“ gab kürzlich den Sachstand wieder: Taxi- und Mietwagen-gewerbe werden in der Alpenrepublik zu einem Einheits-gewerbe zusammengefasst. Der Gesetzentwurf sei bald fertig, hieß es im Radio. Ganz so schnell geht es dann wohl doch nicht, stellte sich im Laufe des Tages heraus. Allerdings soll das Gesetz im Juni ins Parla-ment eingebracht werden.

Was bringt das Einheitsgesetz?

In erster Linie könnte die Taxi-branchen zu den Gewinnern gehören. Denn den Überlegungen zufolge müssten auch Uber-Fahrer künftig einen Taxischein machen. Dies war nicht nur in Wien, sondern ist auch in Berlin ein vielgehörter Vorwurf. Auf der Berliner Demonstration des Taxigewerbes

am Bundesverkehrsministeri-um beklagten viele Kollegen die laxen Regelungen für Mietwa-genfahrer. Die Ortskundeprü-fung ist keine Voraussetzung, während das Taxi strengen Re-gulierungen unterworfen ist. Auch soll es in Österreich ein-en einheitlichen Tarif geben, der für alle verpflichtend wird. Das kennt die Taxibranche auch nicht anders, während die Prei-se bei Uber dynamisch sind und damit nicht so berechenbar.

Die Reaktionen fallen unterschiedlich aus

Die Regierungsparteien in Ös-terreich, ÖVP und FPÖ, loben ihre Initiative. Etwas anderes wäre auch nicht weiter ver-wunderlich. Scharfe Kritik kam dagegen von den Neos: „Das ist Planwirtschaft.“ Über die Re-aktionen der österreichischen Taxi-Kollegen haben wir be-

reits ausführlich in der ersten Ausgabe des BZP-Reports in diesem Jahr berichtet. Christ-i-an Holzhauser, Geschäftsfüh-rer von Taxi 40100, hatte den Schritt sehr begrüßt.

Ob ein Einheitsgewerbe auch in Deutschland möglich sei, ist verfassungsrechtlich um-stritten. Denn nach deutscher Rechtsauffassung ist keine mit Tarif- und Beförderungspflicht belegte Beförderung-form als einzig denkbare zu-lassen, wenn der Betrieb auch weniger reglementiert ausge-führt werden kann. Zudem dürften die unterschiedlichen Steuersätze für Taxi und Miet-wagen einem Einheitsgewerbe entgegen stehen. Sie müssten angepasst werden. Da der Fis-kus vermutlich auf 19 Prozent beharren würde, käme das ein-em Aufschlag von 12 Prozent auf den Taxitarif gleich.

WLAN für unterwegs

Telekom präsentiert die neue Speedbox

Mit der neuen Speedbox präsentiert die Deutsche Telekom den Highspeed Hotspot zum Mitnehmen. Die Speedbox bietet den Kunden 100 GB Datenvolumen für die Nutzung innerhalb Deutschlands und besitzt vier Stunden Akkulaufzeit. 100 GB Volumen bedeutet 50 Stunden Filme in HD-Qualität streamen, 2.500 Stunden Musik hören oder 5.000 Stunden durchs Netz surfen. Damit eignet sich das Gerät besonders dort, wo Flexibilität gefragt ist. Die Speedbox baut die Internetverbindung über das LTE-

Mobilfunknetz auf und bietet so Geschwindigkeiten bis zu 300 Mbit/s.

Einstecken und lossurfen

Die Speedbox ist schnell startklar. Einfach nur einschalten und bei Bedarf an das Stromnetz anschließen. Schon kann am gewünschten Ort das Internet über eine LAN- oder WLAN-Verbindung genutzt werden. Der Zugang zum Netz erfolgt durch eine Micro-SIM Karte über das Mobilfunknetz. Die SIM Karte ist nur in Ver-

bindung mit Speedbox Router nutzbar. Für monatlich 39,95 Euro bekommen Kunden 100 GB Inklusivvolumen für die Nutzung innerhalb Deutschlands. Der Bereitstellungspreis beträgt einmalig 39,95 Euro. Für den Speedbox Router fällt einmalig ein Preis von 1 Euro an. Die Laufzeit beträgt 24 Monate. Mit der Option SpeedOn können 15 GB für 14,95 Euro oder 30 GB für 29,95 Euro bei Bedarf hinzugebucht werden.

Noch mehr Flexibilität bietet Speedbox Flex. Hier zahlt der



TELEKOM

Kunde nur, wenn er die Speedbox nutzt. Der einmalige Bereitstellungspreis beträgt 39,95 Euro und der Speedbox Router 99,95 Euro. 100 GB Datenvolumen für die Nutzung innerhalb Deutschlands können per Datenpass für 44,95 Euro gebucht werden. Dieser ist 31 Tage gültig.

Auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren

Nach dem 2018 eingeführten realitätsnäheren WLTP-Testverfahren gibt es nun weitere Neuerungen: Unter anderem ist das Messverfahren bei den Emissionen, die bei der Verdunstung von Kraftstoff aus den Tanks entstehen (EVAP), jetzt deutlich strenger. Und die Europäische Union hat Ende vergangenen Jahres die Grenzwerte für CO2 weiter verschärft. Daimler gibt dazu die Antworten auf die wichtigsten Fragen rund um das Thema Flottenverbrauch und -emissionen:

1. Was ist eigentlich CO2?

Kohlendioxid ist ein geruch- und farbloses Gas, das durchschnittlich 120 Jahre in der Atmosphäre verweilt. Es macht den Großteil des vom Menschen verursachten Treibhauseffektes aus.

2. Welcher Grenzwert gilt aktuell?

Im Mittel soll der durchschnittliche Ausstoß der herstellerübergreifenden Neuwagenflotte bis 2021 auf 95 Gramm CO2/km sinken.

Das entspricht einem NEFZ-Verbrauch von ca. 4,0 Litern Benzin oder ca. 3,5 Litern Diesel/100 km. Der Wert für Mercedes-Benz Cars liegt aufgrund des höheren Flot-

3. Welcher Grenzwert gilt ab 2030?

Um weitere 37,5 Prozent soll der Ausstoß von Pkw von 2021 bis 2030 sinken. Für leichte Nutzfahrzeuge wurde eine CO2-Reduktion um 31 Pro-

4. Was passiert, wenn ein Hersteller den Grenzwert nicht einhält?

Verfehlt ein Hersteller seinen spezifischen Zielwert, drohen ab 2020 Strafzahlungen. Für jedes Gramm CO2 über seinem Zielwert und für jedes verkaufte Fahrzeug muss der Hersteller dann 95 Euro Strafe zahlen. Für kleinere Hersteller mit weniger als 300.000 Fahrzeugen pro Jahr gelten Ausnahmeregelungen.

5. Was sind die so genannten Supercredits?

Mit dieser Regelung sollen besonders effiziente Fahrzeuge gefördert werden, indem sie mehrfach in die CO2-Bilanz eines Herstellers einfließen. Fahrzeuge, die weniger als 50 g CO2 pro Kilometer emittieren (das entspricht einem Verbrauch von etwa 2,15 Liter Benzin beziehungsweise 1,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer), werden beim Flottenverbrauch 2020 beispielsweise doppelt gezählt, im Jahr 2021 noch 1,66-fach und 2022 noch 1,33-fach. Danach bekommt man keine Supercredits mehr.



DAIMLER

Im Rahmen einer RDE-Straßenmessung wird bei Mercedes-Benz die PEMS-Anlage (Hintergrund) vor jeder Messreihe gegen die Prüfstandmesstechnik (Vordergrund) validiert

tengewichtes der Flotte im Vergleich zur gemittelten europäischen Fahrzeugflotte - voraussichtlich bei ca. 105 g/km bis 2024.

zent vereinbart. Bis 2025 gilt eine Zwischenlösung: Für beide Fahrzeugklassen soll bis dann eine Minderung um 15 Prozent erreicht werden.

Familie von Schüler gewinnt vor Gericht: Staat muss Taxi zur Schule zahlen

Die Straße ist kurvig, der 13-Jährige Marc muss sie einmal am Tag mit einem mulmigen Gefühl im Bauch laufen. Seine Eltern können nur einen Schulweg übernehmen, die Bushaltestelle ist weiter entfernt. Die Bild-Zeitung hatte den Fall öffentlich gemacht: Der Schulweg für den Jungen ist zu gefährlich – nun darf er auf Staatskosten Taxi fah-

ren. Allerdings musste erst ein Gericht entscheiden. Marc Landendörfer aus dem bayerischen Ziegenburg bzw. seine Eltern haben einen langen Weg hinter sich. Nicht auf der Straße. Aber durch den Behördenschwung. Normalerweise müssen in Bayern die Kommunen dafür sorgen, dass die Schüler zur Schule kommen. Voraussetzung ist dabei, dass der

Schulweg in einer Richtung mehr als drei Kilometer beträgt und es nicht zumutbar ist, den Weg auf andere Weise zurückzulegen. Bei Marc war es so: 2,3 Kilometer beträgt sein Weg, teilweise sehr unübersichtlich und einsam.

Vater will Taxi für das ganze Jahr – und der Bayerische Verwaltungsgerichtshof gibt der Familie Recht

Der Stiefvater des Jungen verlangte vom Landratsamt Kulmbach eine bezahlte Taxifahrt am Tag das ganze Schuljahr über. Die andere Fahrt übernimmt in der Regel die Mutter des Jungen. Das Landratsamt hatte seine eigene Sicht auf die Dinge und wollte das Taxi nur im Winter zahlen. Im Sommer sei der Fußweg zumutbar. Nun entschied der Bayerische Verwaltungsgerichtshof – im Sinne des Jungen. Die Richter waren extra nach Oberfranken gereist, um sich die Situation und den Schulweg genau anzuschauen. Danach gaben sie dem Landkreis mit auf den Weg, die Taxikosten im ganzen Jahr zu übernehmen. Und der akzeptierte. Damit wurde der Streit nach Jahren beigelegt. Vor zwei Jahren hatte das Verwaltungsgericht Bayreuth das Landratsamt noch bestätigt.



ZITAT

So kann man's auch sehen

Die häufigere Erkenntnis „Ach hättest du doch besser mal geschwiegen“ setzt Curt Goetz in einen kunstvollen Satz um:

„Manche Leute sprechen aus Erfahrung, und manche aus Erfahrung nicht.“

Curt Goetz, eigentlich Kurt Walter Götz, (geboren 17. November 1888 in Mainz; gestorben am 12. September 1960 in Grabs, Schweiz) war ein deutsch-schweizerischer Schriftsteller und Schauspieler. Wohl am bekanntesten von dem, was er hinterlassen hat, ist der Kinofilm „Das Haus in Montevideo“, in dem er auch die Hauptrolle spielt und die auf einem von ihm geschriebenen Bühnenstück basiert.

WIR DANKEN ALLEN SPENDERN DER TAXISTIFTUNG

Die Spender Januar 2019

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Gottfried Bell und Renate Grones
Taxi München eG
Genossenschaft
Dieter und Claudia Langguth

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!