



www.taxi-times.taxi

TAXI times

— D - A - C H —



DAS GESETZ DER AHNUNGSLOSEN

NEUE TAXAMETER BRAUCHT DAS LAND

Krankenfahrten on demand
**DER DIGITALE IRRWEG
DER AOK**

Zerstört in wenigen Minuten
**SCHICKSALE AUS DEM
KREIS AHRWEILER**

IAA Mobility
**KEINE TAXIS, ABER EIN
KLARER TREND**



HANSA-TAXI
211211
HAMBURG'S GUTER RUF

TAXI
BONN



TAXI BERLIN
030 202020

FÜR EIN STARKES UND UNABHÄNGIGES TAXIGEWERBE

taxi dortmund



Hallo Taxi!
0911 3811

TAXI
DÜSSELDORF

TAXI-RUF BREMEN
14 0 14

SEIBT & STRAUB
INGENIEURBÜRO

G e f o s

fms
powered by autobahn

TAXI-FUNK
Offenbach
80 451

Taxi
44 40 44
Mannheim



TAXI DEUTSCHLAND

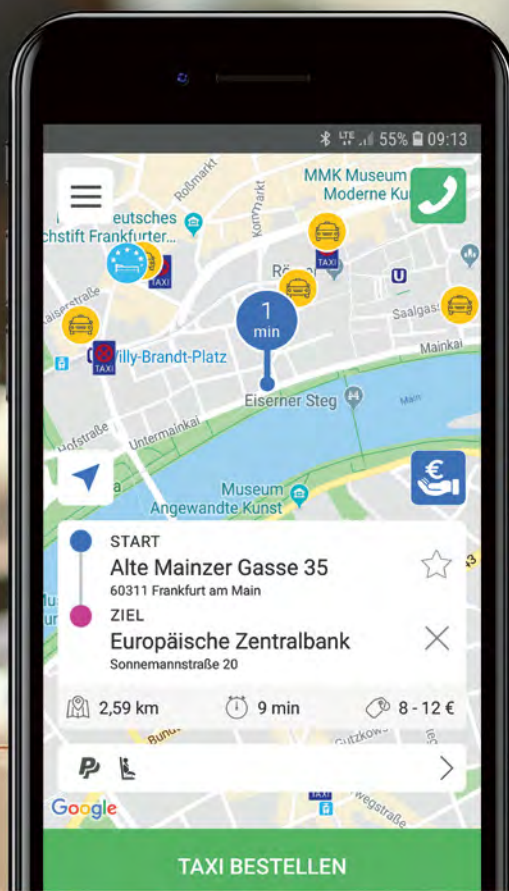
BESTELLEN - BEZAHLEN - BEWERTEN



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play



taxi-deutschland.net



ABSTIMMUNG NACH 15 STUNDEN

21. Mai 2021, 0.40 Uhr. Es ist die Stunde 16 einer Mammut-sitzung des Deutschen Bundestags, die am Vortag um 9 Uhr begonnen und insgesamt 35 Tagesordnungspunkte behandelt hat. Nur mehr ein kleines Häufchen Bundestagsabgeordneter sitzt im Bundestag. Sie stimmen zum letzten Punkt ab, verabschieden

die „Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung“. Damit ist klar: Nun fallen auch Taxameter und – mit Abstrichen – Wegstreckenzähler unter das „Gesetz zum Schutz vor Manipulationen an digitalen Grundaufzeichnungen“. Das ist an und für sich nichts Schlechtes und kommt auch nicht überraschend, denn der politische Wille für diese Vorgabe war von Anfang an vorhanden und gerungen hatte man darum mehr als vier Jahre. Und trotzdem kam am Ende ein Gesetz dabei heraus, das eine Taxibranche ratlos zurücklässt, weil nun keiner weiß, ob und welche der aktuellen Taxameter nach dem 1. Januar 2024 noch eingesetzt werden dürfen. Sind die jetzigen Geräte dann nur mehr ein Fall für die Mülltonne, wie wir das bewusst provokativ auf der Titelseite dieser Ausgabe dargestellt haben?

Fakt ist: Künftige Taxameter und irgendwann auch Wegstreckenzähler müssen über eine sogenannte technische Sicherseinrichtung verfügen. Fassungslos macht, dass dieses „Mitternachtsgesetz“ an der Praxis so weit vorbeischrämt wie ein Elfmeter-Schütze, der anstatt des Tors nur die Eckfahne trifft. Fassungslos macht auch, dass Stellungnahmen von Experten rigoros ignoriert wurden und dass weder mit den Geräteherstellern noch mit dem Taxigewerbe im Vorfeld gesprochen wurde.

Man muss es so deutlich sagen: Es ist ein Gesetz der Ahnungslosen, bei dessen Ausgestaltung und Verabschiedung sich die zuständigen Politiker lieber mit einem Nebenkriegsschauplatz beschäftigt haben als mit der – zugegebenermaßen komplizierten – Materie eines Taxameters. Wir skizzieren all dies ab Seite 5.

Theorie und Praxis klaffen nicht nur bei politischen Entscheidungen immer wieder auseinander. Auch Krankenkassen scheinen das wahre Wesen einer Krankenförderung in einem Taxi noch nicht begriffen zu haben, wenn man allen Ernstes unter dem Deckmantel der Digitalisierung eine Tourenplanung „on demand“ anstrebt. Was die Krankenfahrtexpertin Gisela Spitzlei davon hält, schreibt sie in ihrer Kolumne auf Seite 17.

Apropos Kolumne: Sehr ans Herz legen möchte ich Ihnen auch den Beitrag „Alles unter Kontrolle, oder was?“ unseres langjährigen Gastkommentators Axel Ulmer (Seite 30). Er berichtet von einem Urteil, das beweist, dass Behörden eben doch eine sehr wirkungsvolle Handhabe haben, wenn sich Mietwagenunternehmen nicht an geltende Vorschriften halten.

Jürgen Hartmann (Chefredakteur)

INHALT

PERSONEN

- 4 Christian Brüggmann, Wolfgang Schwuchow

KASSENSICHERUNGSVERORDNUNG

- 6 Gesetz der Lust- und Ahnungslosen
- 8 Ungehörte Expertenmeinung
- 10 INSIKA wird beerdigt

CHAUFFEURDIENSTE

- 12 Im Sog der gleichen Verkehrsart

ROLLSTUHLBEFÖRDERUNG

- 14 Großraum-, Allrad-, Rollitaxi

KRANKENFAHRTEN

- 17 Der Irrglaube der AOK

FLUTKATASTROPHE

- 18 Zerstört in wenigen Minuten

TAXIVERBÄNDE

- 20 Grenzüberschreitende Gewerbepolitik

ÖSTERREICH + INTERNATIONAL

- 22 Weniger Taxis – noch weniger Uber
- 25 Rückschläge für Uber & Co.

FAHRZEUGE + KOLUMNE

- 26 Rückblick auf die IAA
- 28 Viel Neues im Caddy 5
- 30 Alles unter Kontrolle, oder was?

TAXI-PARTNER + DAS LETZTE

- 32 Opta Data – 4U-Assekuranz
- 34 Service-Gebühren bei Free Now, Impressum





Wir sind Ihr Spezialist für den Umbau von Taxi-Fahrzeugen!

MOBITEC GmbH & Co. KG
 info@mobi-tec.de
 +49 8395 / 910089-0
 www.mobi-tec.de

AUS DER STADT IN DEN LANDESVERBAND

Der Hamburger Christian Brüggmann ist zum neuen Geschäftsführer der GVN-Fachvereinigung Taxi und Mietwagen berufen worden. Er ist innerhalb der Taxibranche kein Unbekannter.



Der 61-Jährige ist ausgebildeter Bankkaufmann und Bankfachwirt und seit gut 20 Jahren im Gewerbe als Taxiunternehmer aktiv. Er war vielen Taxiinteressierten seit mehr als zehn Jahren auch als geschäftsführender Vorstand der Taxen-Union Hamburg e. V. bekannt. Hier hat er wesentliche Veränderungen des Hamburger Taxigewerbes mitgestalten können und ist sozusagen das Gesicht der Hamburger Taxizunft, denn als individueller Stadtführer für seine Heimatstadt hat er verschiedene Imagefilme zum Thema Hamburg veröffentlicht oder auch vor einigen Jahren sehr erfolgreich den Hamburger Taxitag organisiert.

„Wir freuen uns, dass wir mit Christian Brüggmann einen erfahrenen Prak-

tiker und Branchenkenner mit hoher fachlicher Qualifikation gewinnen konnten, der Verbandsarbeit sowohl aus haupt- als auch ehrenamtlicher Sicht kennt“, so GVN-Hauptgeschäftsführer Benjamin Sokolovic.

Der Job im Nordwesten der Republik war erneut vakant geworden, nachdem Emma-Marie Berndt als ehemalige Geschäftsführerin und Nachfolgerin von Urgestein Gunther Zimmermann aus persönlichen Gründen kurzfristig wieder kündigen musste. Sie bekleidete die Position gerade einmal neun Monate.

Als neuen Steuermann erwarten Brüggmann eine Menge Arbeit und eine große Umstellung. Im großflächigen Niedersach-

sen ist die Mehrzahl der Mitgliedsbetriebe auf dem „flachen Land“ zu Hause. Von den typischen Themen einer Großstadt, bei denen es Brüggmann im regulativen Austausch mit lediglich einer Behörde zu tun hatte, gilt es nun, sich mit der Interpretation verschiedener gesetzlicher Neuregelungen mit zahlreichen Behörden auseinanderzusetzen.

Brüggmann wird dementsprechend sicherlich schon ab dem ersten Tag voll und ganz gefordert werden – noch dazu, da ihm die Unterstützung durch den Fachvereinigungsvorsitzenden Michael Müller fehlt, der dem GVN aus gesundheitlichen Gründen auf unbestimmte Zeit nicht zur Verfügung steht. ■ *jh/rw*

DAVID GEGEN GOLIATH

Als vor neun Jahren in Erfurt eine Umweltzone eingeführt wurde, zog der Taxiunternehmer Wolfgang Schwuchow dagegen vor Gericht. Im Sommer mussten die Schilder nun abgebaut werden.

Nachdem die Feinstaub-Höchstwerte in Erfurt an mehr als 35 Tagen des Jahres 2011 überschritten worden waren, führte die Stadt 2012 die einzige Umweltzone des Bundeslandes ein. Taxis erhielten keine Ausnahmegenehmigung – ein schwerer Schlag für viele Betriebe mit älteren Fahrzeugen.

Da die Luftbelastung schon damals sank, war die Umweltzone von vornherein sinnlos, findet Wolfgang Schwuchow, Taxiunternehmer und bis 2021 Vorsitzender des Vorstands der Fachvereinigung Taxi und Mietwagen im Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes (LTV). Er musste in seinem eigenen Betrieb die komplette Flotte umrüsten, mehrere Tausend Euro in Rußpartikelfilter investieren und einige Taxis stilllegen.

Auch die ebenfalls klagende örtliche Industrie- und Handelskammer sah in der Umweltzone mehr Nach- als Vorteile. Sie

habe „nur Bürokratie und Kosten verursacht“, und dies ausgerechnet „in der leidgeprüften Taxibranche, in der jeder Euro zähle“, wird ein IHK-Sprecher in den örtlichen Medien zitiert. Auch den Stadthaushalt haben die mehreren Hundert Schilder mit rund 80.000 Euro belastet.

Für Schwuchow war jedoch entscheidend, dass neben ihm noch rund sechzig weitere Taxiunternehmen betroffen waren, und so zog er vor Gericht. Vor dem zuständigen Verwaltungsgericht in Weimar unterlag er 2016 zunächst (AZ 7 K 439/14 We). Er ging daraufhin in Berufung. Die Luftwerte hatten sich zwischenzeitlich noch weiter gebessert. Die Höchstwerte waren 2019 selbst in der einst stark belasteten Innenstadt nur noch an vier Tagen überschritten.

Das Landesverwaltungsgericht gab der Berufung schließlich statt. Die 2012 erstellten Prognosen, welche die Einrichtung

einer Umweltzone noch gerechtfertigt haben, seien gegenwärtig nicht mehr tragfähig und rechtfertigen auch nicht für die Zukunft eine Aufrechterhaltung der Umweltzone.

Im Interview mit der Tageszeitung „Bild“ sagte der erleichterte Schwuchow: „Unsere Luft ist schon seit der Wende sauber.“ Im Kampf David gegen Goliath habe zum Glück der gesunde Menschenverstand gesiegt. ■ *ar*



Wolfgang Schwuchow wehrte sich gegen die Umweltzone in seiner Stadt.



NEUE TAXAMETER BRAUCHT DAS LAND

Ab 1. Januar 2024 dürfen im Taxigewerbe nur noch Taxameter eingesetzt werden, die über eine zertifizierte technische Sicherheitseinrichtung (TSE) verfügen. Die entsprechende Verordnung wurde nachts um 0.40 Uhr im Bundestag verabschiedet.

Die eigentliche Geschichte begann bereits am 22. Dezember 2016 mit dem „Gesetz zum Schutz vor Manipulationen an digitalen Grundaufzeichnungen“ und der daraus resultierenden „Verordnung zur Bestimmung der technischen Anforderungen an elektronische Aufzeichnungs- und Sicherungssysteme im Geschäftsverkehr“ (Kassensicherungs-Verordnung), die am 26. September 2017 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden war.

Damals wurden Taxameter und Wegstreckenzähler explizit aus dem Anwendungsbereich der Kassensicherungs-Verordnung (KassenSichV) ausgenommen. Allerdings war klar, dass der Gesetzgeber eine Lösung suchte, wie man künftig auch diese Geräte in die KassenSichV integrieren könnte.

Ende März 2021 war es dann so weit: Das Bundesministerium der Finanzen legte einen Referentenentwurf für eine „Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung“ vor. Er definierte unter anderem die Aufnahme von EU-Taxametern und Wegstreckenzählern in den Anwendungsbereich der KassenSichV.

Wie üblich bei solchen Gesetzgebungsverfahren bestand ab diesem Moment für die betroffenen Wirtschaftszweige die Möglichkeit einer Stellungnahme. Viel Zeit blieb dafür allerdings nicht, denn rund sieben Wochen später, am 20. Mai 2021, sollte das Par-

lament über den Entwurf entscheiden. Aufgeführt war das Thema an jenem Tag als TOP 35. Es wurde als letzter Tagesordnungspunkt behandelt und war ursprünglich für 4.50 Uhr angesetzt. Da aber bei vielen der vorangegangenen TOPs die Parteien auf ihr Rederecht verzichtet hatten und ihre Reden nur zu Protokoll gegeben hatten (eine übliche Vorgehensweise bei solchen Mammut Sitzungen), stand die Entscheidung über die KassenSichV letztlich am 21. Mai 2021 um 0.40 Uhr an. Auch bei diesem TOP 35 wurden die angemeldeten Redebeiträge von Abgeordneten der CSU, SPD, FDP, Linken und Grünen lediglich zu Protokoll gegeben. Einzig der Vertreter der AfD trat vor das Mikrofon. Wenig später folgte die Abstimmung, die „Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung“ wurde mit den Stimmen aus CDU/CSU und SPD angenommen. Gegenanträge der FDP und der AfD wurden abgelehnt.

Vier Tage später stimmte auch der Bundesrat zu und mit der Veröffentlichung in der 50. Ausgabe des Bundesgesetzblatts trat sie am 30. Juli 2021 in Kraft. Letztendlich enthält sie nur marginale Änderungen im Vergleich zum Referentenentwurf. Der so oft zitierte Spruch „Kein Gesetz verlässt den Bundestag so, wie es ursprünglich eingebracht worden war“, traf für diesen Fall nicht zu. ■

jh

Die komplette Systemlösung für Ihr Flottenmanagement

optiTAX für Taxi-/Mietwagenzentralen und Unternehmer

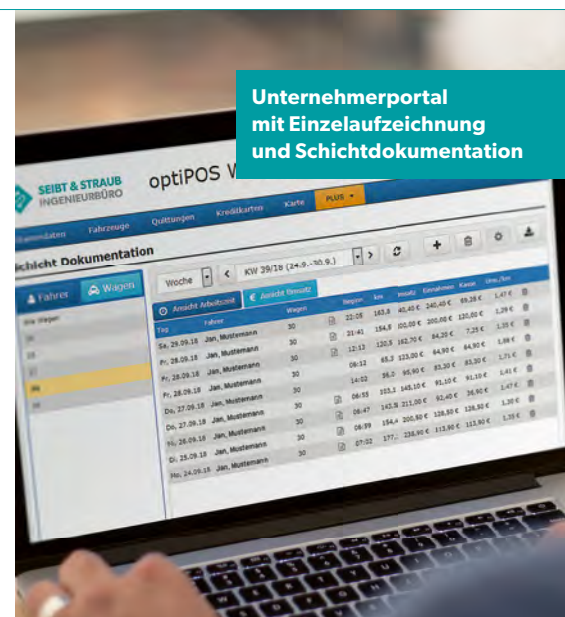
FLOTTEN MANAGEMENT

- Disposition
- Abrechnung
- Autobooking
- Call Center Lösungen
- Sharing- und Sammelverkehre

LÖSUNGEN AUS EINER HAND

- T-Box mit allen Schnittstellen
- Komplettlösung inkl. SIM Karte
- sichere APP auf Samsung XCover oder Webfleet 8475 Terminal
- und viel mehr

Unsere Kunden sind integriert in das App-Netzwerk: cab4me, Taxi Deutschland, taxi.eu



SEIBT & STRAUB
INGENIEURBÜRO

www.seibtundstraub.de

Immer auf dem neuesten Stand!

GESETZ DER LUST- UND AHNUNGSLOSEN

Am 21. Mai um 0.50 Uhr hat der Bundestag eine Verordnung verabschiedet, durch die Taxameter und Wegstreckenzähler in die Kassensicherungs-Verordnung aufgenommen werden. Doch haben sich die zuständigen Politiker tatsächlich mit der komplexen Materie auseinandergesetzt?



Wenn man sich die Statements der Parteien zu diesem Thema ansieht, möchte man diese Frage mit einem klaren „Nein“ beantworten. Vielmehr haben sich fast alle Beteiligten auf eine Nebensache konzentriert, die nicht nur leichter verständlich, sondern auch populistischer zu vermarkten war: die Belegpflicht für den Einzelhandel.

Diese war in die erste Verordnung von 2017 aufgenommen worden und verpflichtete den Handel, seinen Kunden nach jedem Kauf einen Beleg auszuhändigen. Die Empörung über diesen Unsinn war groß und wurde medial ausgeschlachtet. Aus Sicht vieler (Oppositions-)Politiker wäre die im Mai verabschiedete Veränderung eine gute Gelegenheit gewesen, die Belegpflicht wieder aufzuheben. Da diese jedoch im Entwurf nicht auftauchte, rieben sich die Diskussionen um die Veränderung an diesem Punkt auf – und der eigentliche Inhalt, die Aufnahme von Taxametern und Wegstreckenzählern in die künftige Kassensicherungs-Verordnung (KassenSichV), blieb politisch unreflektiert.

Deutlich wird dies auch an zwei Gegenanträgen, die von der FDP und der AfD zum vorliegenden Gesetzentwurf eingebracht

wurden. Der von der FDP trägt den Titel „Gesetz zur Verhinderung einer Bon-Pflicht für Bäcker“, die AfD hatte „Belegausgabepflicht abschaffen“ beantragt. Das Wort Taxameter oder Wegstreckenzähler taucht dort kein einziges Mal auf. Entsprechend einseitig verlief auch das zu Protokoll gegebene Statement der FDP-Politikerin Katja Hessel (FDP). Nur 20 von 624 Wörtern aus ihrer Rede beschäftigen sich mit dem Taxameter: „Jetzt mag es sinnvoll scheinen, die Ausweitung auf Taxameter einzuführen, um schwarze Schafe hier buchstäblich aus dem Verkehr zu ziehen.“ Mehr hatte Frau Hessel dazu nicht zu sagen.

Noch weniger zum Thema Taxameter lässt sich aus dem Statement von Ingrid Arndt-Brauer herauslesen. Die SPD-Abgeordnete wiederholt lediglich, was bereits in der Gesetzgebung steht: „Fachlich notwendiger Anpassungsbedarf hat sich bei EU-Taxametern und Wegstreckenzählern ergeben, da hier digitale Grundaufzeichnungen unerkannt gelöscht oder geändert werden können.“

FÜR BREHM SIND ANDERE PUNKTE WICHTIG

Wenig Erhellendes kommt auch vom CSU-Abgeordneten Sebastian Brehm. „Ich halte das für richtig“, ist seine einzige Wertung zum Beschluss, Taxameter und Wegstreckenzähler in die KassenSichV aufzunehmen. Stattdessen sind für Brehm drei andere Punkte aus der Änderungsverordnung wichtig, die aber allesamt nichts mit Taxameter zu tun haben.

Durchaus sachdienlich äußert sich Stefan Schmidt von den Grünen. Auch er findet es gut, dass Taxameter jetzt aufgenommen wurden, und verweist auf „ein erfolgreiches Projekt mit manipulationssicheren Fiskaltaxametern“ in Hamburg.

Schmidt meint damit das INSIKA-Verfahren, ohne es beim Namen zu nennen. Doch anstatt dagegen zu protestieren, dass jenes „erfolgreiche Projekt“ mit dem Entwurf zu Grabe getragen wird, kritisiert der Grünen-Politiker die langen Übergangsfristen des neuen Gesetzes.

Diese Kritik kommt auch von Stefan Liebich von den Linken. Eine Verpflichtung für das Jahr 2024 komme zu spät, so Liebich, der aber immerhin um INSIKA trauert. Durch dessen Abschaffung würden die Ehrlichen die Dummen sein.

So bleibt es lediglich einem Abgeordneten der AfD überlassen, doch ein wenig auf die Taxameterproblematik einzugehen.



SO STEHT ES IM NEUEN GESETZ (AUSZÜGE MIT TAXIRELEVANZ)

Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung

§ 1, Absatz 2: Als elektronische Aufzeichnungssysteme im Sinne des § 146a, Absatz 1, Satz 1 der Abgabenordnung gelten ebenfalls

1. Taxameter im Sinne des Anhangs IX der Richtlinie 2014/32/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 149, L 13 vom 20.1.2016, S. 57), die durch die Richtlinie 2015/13 (ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 42) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (EU-Taxameter) und
2. Wegstreckenzähler.

§ 7 Anforderungen an EU-Taxameter

Absatz 2: Mit dem Umschalten von der Betriebseinstellung „Kasse“ auf die Betriebseinstellung „Frei“ muss unmittelbar eine neue Transaktion im Sicherheitsmodul gestartet werden. Die Transaktion bei EU-Taxametern hat zu enthalten:

1. die Zählwerksdaten, die allgemeinen Daten, die Preisdaten einer Fahrt und die Tarifdaten im Sinne des Anhangs IX, Nummer 4 der Richtlinie 2014/32/EU,
2. den Zeitpunkt der Beendigung der Betriebseinstellung „Kasse“,
3. eine eindeutige und fortlaufende Transaktionsnummer sowie
4. einen Prüfwert.

Die Daten nach Satz 2, Nummer 2 bis 4 werden manipulationssicher durch das Sicherheitsmodul festgelegt. Die Transaktionsnummer muss so beschaffen sein, dass Lücken in den Transaktionsaufzeichnungen erkennbar sind.

Absatz 3: Bei EU-Taxametern hat der Beleg mindestens zu enthalten:

1. die allgemeinen Daten und die Preisdaten einer Fahrt im Sinne des Anhangs IX, Nummer 4 der Richtlinie 2014/32/EU,
2. den Zeitpunkt der Beendigung der Betriebseinstellung „Kasse“ nach Absatz 2, Satz 2, Nummer 2,
3. die Transaktionsnummer nach Absatz 2, Satz 2, Nummer 3,
4. den Prüfwert nach Absatz 2, Satz 2, Nummer 4 und
5. die Seriennummer des Sicherheitsmoduls.

Absatz 4: Verfügt ein EU-Taxameter nicht über einen Belegdrucker, so kann der Beleg außerhalb des EU-Taxameters in Papierform oder mit Zustimmung des Belegempfängers elektronisch in einem standardisierten Datenformat ausgegeben werden. Die Ausstellung des Belegs kann zu einem späteren Zeitpunkt nach dem Geschäftsvorfall und gegenüber einem nicht an dem Geschäftsvorfall unmittelbar Beteiligten geschehen. Die umsatzsteuerlichen Anforderungen an eine Rechnung bleiben unberührt.

§ 8 Anforderungen an Wegstreckenzähler

Absatz 2: Die Transaktion bei Wegstreckenzählern hat

1. die Zählwerksdaten und die allgemeinen Daten nach § 7,

Absatz 2, Satz 2, Nummer 1,

2. die Preisdaten einer Fahrt nach § 7, Absatz 2, Satz 2, Nummer 1,
3. eine eindeutige und fortlaufende Transaktionsnummer sowie
4. einen Prüfwert zu enthalten.

Die Daten nach Satz 1, Nummer 1 und 2 sind nur aufzuzeichnen, soweit diese durch den Wegstreckenzähler erzeugt werden. Die Daten nach Satz 1, Nummer 3 und 4 werden manipulationssicher durch das Sicherheitsmodul festgelegt. Die Transaktionsnummer muss so beschaffen sein, dass Lücken in den Transaktionsaufzeichnungen erkennbar sind.

Absatz 3: Bei Wegstreckenzählern hat der Beleg mindestens zu enthalten:

1. die allgemeinen Daten und die Preisdaten einer Fahrt nach § 7, Absatz 3, Satz 1, Nummer 1, soweit diese durch den Wegstreckenzähler erzeugt werden,
2. die Transaktionsnummer nach Absatz 2, Satz 1, Nummer 3,
3. den Prüfwert nach Absatz 2, Satz 1, Nummer 4 und
4. die Seriennummer des Sicherheitsmoduls.

Absatz 4: Bei Wegstreckenzählern kann der Beleg durch eine dem Gesetz entsprechende Aufzeichnung des Geschäftsvorfalles ersetzt werden, wenn keine digitale Schnittstelle vorhanden ist. Ist eine digitale Schnittstelle vorhanden, gilt § 7, Absatz 4 sinngemäß.

§ 9 Übergangsregelung für EU-Taxameter mit INSIKA-Technik

Absatz 1: Soweit ein EU-Taxameter vor dem 1. Januar 2021 mit der INSIKA-Technik ausgerüstet wurde, ist § 7 für dieses EU-Taxameter erst ab dem 1. Januar 2026 anzuwenden.

Absatz 2: Absatz 1 gilt nicht, sofern das EU-Taxameter aus dem Fahrzeug, in das es am 1. Januar 2021 eingebaut war, ausgebaut und in ein neues Fahrzeug eingebaut wird.

Absatz 3: Das Vorliegen der Voraussetzungen nach den Absätzen 1 und 2 ist dem zuständigen Finanzamt bis zum 31. Januar 2024 mitzuteilen. Sofern ein Fall des Absatzes 2 nach dem 1. Januar 2024 vorliegt, ist dieser dem zuständigen Finanzamt innerhalb eines Monats mitzuteilen.

§ 10 Anwendungszeitpunkt für Wegstreckenzähler

Für Wegstreckenzähler ist § 8 ab dem Tag anzuwenden, an dem

1. mindestens drei voneinander unabhängige Unternehmen Wegstreckenzähler am Markt anbieten, die über eine geeignete digitale Schnittstelle im Sinne der Kassensicherungsverordnung verfügen, und eine Konformitätsbewertungsstelle nach § 13 oder § 14 des Mess- und Eichgesetzes die Konformität der Wegstreckenzähler nach Nummer 1 mit den Anforderungen des Mess- und Eichgesetzes feststellt.

Der Zeitpunkt nach Satz 1 ist durch das Bundesministerium der Finanzen im Bundessteuerblatt Teil I bekannt zu geben. Die Sätze 1 und 2 gelten für Wegstreckenzähler, die ab dem in Satz 1 veröffentlichten Zeitpunkt neu in den Verkehr gebracht werden.

hen. Stefan Keuter, der zudem als Einziger sein Statement noch persönlich abgegeben hat, bezeichnete die Taxameterregelungen als „Gängelungen der Taxiunternehmer“. Er erinnerte daran, dass Taxameter und Wegstreckenzähler Messgeräte und keine Kassen seien, und unterstellt den Gesetzesinitiatoren, dass mit den definierten Anforderungen an die künftigen Aufzeichnungen nicht der Steuervollzug vereinfacht werde, sondern „bloß hoch dotierte Stellen im Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik und in der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig geschaffen“ würden.

Auch wenn Keuter mit seinem letzten Punkt über das Ziel hinausschießt: Allein die Tatsache, dass sowohl der linke als auch der rechte politische Rand unserer Parteienlandschaft die Einzigen waren, die bei diesem Gesetz ihre Bedenken äußerten, ist ein Armutszeugnis für die Parteien der Mitte. ■

jh



Unser Experte
für Ihr Gewerbe

29.200,- €
zzgl. MwSt.

Der neue Volkswagen Caddy Maxi
7-Sitzer inkl. Rolliumbau

2.0 TDI 7-Gang-DSG, 90kW (122 PS) Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 5,6, außerorts 4,1, kombiniert 4,5, CO₂-Emission kombiniert 122 g/km

Volkswagen Automobile
Hamburg GmbH

Röntgenstraße 50
22335 Hamburg

Ihr Ansprechpartner:
Thorsten Wieschhaus
Tel. 040 - 531 099- 79
Thorsten.Wieschhaus@
volkswagen-hamburg.de

UNGEHÖRTE EXPERTENMEINUNG

Mit detaillierten Stellungnahmen hat die Taxibranche auf die Unzulänglichkeiten bei der neuen Kassensicherungsverordnung hingewiesen. Doch das sogenannte Anhörungsverfahren war diesmal eher ein Weghörungsverfahren.



Spätestens seit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes kennt man im Taxigewerbe die Abläufe eines Gesetzgebungsverfahrens. Nach intensiver Vorbereitung im stillen Kämmerlein veröffentlicht das zuständige Ministerium einen Referentenentwurf, zu dem dann im sogenannten Anhörungsverfahren auch die Experten und Verbände Stellung beziehen können. Doch wie schon auf Seite 5 beschrieben, wurde bei der „Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung“ der Referentenentwurf nahezu unverändert übernommen. Die technische Ahnungslosigkeit der beteiligten Politiker und die Ablenkung durch einen Nebenkriegsschauplatz (beschrieben auf Seite 6) führten dazu, dass die Expertenkritik vollständig ignoriert wurde.

Das ist umso erstaunlicher, weil die realitätsfremden Bestimmungen dieser Verordnung zwingend noch hätten überarbeitet werden müssen. Darauf hatten auch die Taxiverbände in ihren Stellungnahmen hingewiesen, die sie fristgerecht und trotz der knappen Zeitvorgaben sehr detailliert ausformuliert hatten und mit denen sie sehr deutlich machten, wie wichtig diese Gesetzgebung für die Branche ist.

GESETZ MIT PLACEBO-EFFEKT

Sowohl der Bundesverband Taxi- und Mietwagen (BVTM) als auch der Taxi- und Mietwagenverband TMV kritisieren dabei zunächst den Placebo-Effekt, der entstehen würde, wenn der Wegstreckenzähler zwar richtigerweise in die neue Verordnung mit einbezogen wird, es aber nach wie vor die vielfach genutzte Möglichkeit gibt,

sich von der Einbauverpflichtung schon im Vorhinein befreien zu lassen. Branchenvertretungen wie Experten befürchten hier die Flucht in den Mietwagen, was letztendlich auch zulasten der Mobilitätsversorgung in einigen Regionen gehen könnte.

Als nicht praxisgerecht erscheint auch die Definition des Geschäftsvorfalles. Hier wird schnell deutlich, dass offensichtlich vor allem die realitätsferne Wahrnehmung, jeder Geschäftsvorfall sei schon zum Zeitpunkt der Leistungserbringung durch das Fahrpersonal fiskalisch eindeutig bezifferbar, zu der völligen Fehleinschätzung der Problematik im Bundesfinanzministerium geführt hat. Angefangen bei der unterschiedlichen mehrwertsteuerlichen Bewertung von Taxi und Mietwagenfahrten bei Mischkonzessionen oder Lokal-, Fern- oder Kurierfahrten, über mögliche Tarifkorridore, Sondervereinbarungen für Krankenfahrten oder andere Sonderfahrten ist es aber schlichtweg unmöglich, jeden Geschäftsvorfall direkt nach der Leistungserbringung unveränderbar zu hinterlegen.

In der Folge ergeben sich darüber hinaus viele technische Ungeheimheiten, und es wird auf verschiedene Reibungspunkte der neuen Verordnung mit der Europäischen Messgeräte-richtlinie MID, der nationalen PTB-Zulassung und dem Eichrecht hingewiesen. Ohne die vorher notwendige Klärung dieser Punkte erschien eine Umsetzung der neuen Verordnung schon aus technischen und eichrechtlichen Gründen schlichtweg nicht praktikabel.

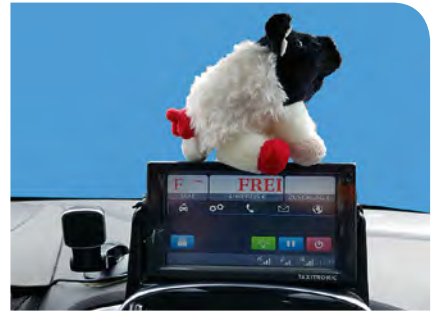
Die komplette Stellungnahme des BVTM mit vielen weiteren Punkten können Sie über den unten stehenden QR-Code nachlesen. ■

rw



Die (unbeachtete) Stellungnahme des BVTM zur Kassensicherungsverordnung.

TAXAMETER SIND KEINE ERBSENZÄHLER



Die unreflektierte Aufnahme von Taxametern in die Kassensicherungs-Verordnung ist der teure Versuch, die Eier legende Wollmilchsau zu züchten.

Der Wunsch der Finanzbehörden ist nachvollziehbar: Wie bei allen Aufzeichnungsgeräten, die einen Umsatz und eine damit verbundene Einnahme aufzeichnen, möchte man auch die Daten in Taxametern und Wegstreckenzählern unveränderbar erfassen lassen und für Prüfzwecke nutzen. So weit, so gut, allerdings ist ein Taxameter eben keine geeichte Gemüswaage vom Wochenmarkt, die auf Knopfdruck den Endpreis für 227 Gramm Erbsen ermittelt, speichert und dafür einen Beleg ausspuckt.

Ein Taxameter ist mit komplexeren Aufgaben betraut. Er misst nicht nur Fahrtstrecken und Wartezeiten, sondern errechnet daraus gleichzeitig nach einem behördlich vorgegebenen Tarif einen Fahrpreis, damit der Kunde für ähnliche Leistungen auch mehr oder weniger das Gleiche bezahlt. Ein Taxameter dient dazu, dem Vertrauensverhältnis zwischen Fahrern und Kunden, zwischen Unternehmern und Fahrern als zuletzt auch zwischen Unternehmern und Kommunen eine Basis zu geben. Daher sind die ermittelten Daten auch unveränderbar. Der Grund ist, dass Fahrer stets allein mit dem Kunden im Auto sitzen und sowohl der Chef als auch der Bürgermeister als auch das Finanzamt nicht mit an Bord sind.

Mit dem Taxi werden Schüler-, Kranken- oder Kurierfahrten zu Festpreisen oder auf Basis anderer Algorithmen berechnet oder die Kommune hat nach dem neuen PBefG vielleicht auch Tarifkorridore erlaubt, es hat aber trotzdem nur seinen Taxameter mit fest vorgegebenen Preisen. Karl macht aber den Wecker immer an, wenn er Pauline zur Schule fährt, während Claudia bei der Dialysefahrt von Opa Harms den Taxameter immer gleich

auslöst, weil sie schon weiß, was dabei rauskommt. Im städtischen Umfeld mögen Tariffahrten dabei vielleicht die Mehrzahl der Aufträge ausmachen, auf dem Land oder in der Kleinstadt sind aber vielfach Festpreisfahrten sogar die Regel.

AUFWENDIG ANGEPASST – JETZT UNVERKÄUFLICH

Letztendlich verzweifelt angesichts der im Gesetz völlig neu formulierten Anforderungen die Industrie, die soeben erst die vermeintlich für die Zukunft notwendigen Anpassungen in ihren Produkten umgesetzt hat, diese erscheinen nun aber als unverkäuflich.

Die neue Verordnung erfordert im Prinzip völlig neue Taxameter, alle Altgeräte, auch die INSIKA-fähigen (siehe Seite 10), gehören danach 2024, spätestens aber 2026 auf den Müll. Die sogenannten „Kassenhersteller“ für die Taxibranche bestehen aber nur aus fünf bis sechs mittelständischen Unternehmen, die für ca. 50.000 Taxis und ca. 30.000 Mietwagen fiskalkonforme Geräte mit Drucker entwickeln und herstellen sollen.

Hat jedes Unternehmen im Schnitt vielleicht vier Autos und es gibt fünf Anbieter, müssen 4.000 Unternehmer jeweils die Entwicklung und Produktion eines neuen Taxameters finanzieren – Stückpreise von minimal 3.000 bis 5.000 Euro werden da pro System wohl kaum unterschritten werden. Im Gesetzentwurf wird der „einmalige Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ auf 46,14 Millionen Euro beziffert. Es dürfte in Wahrheit eher das 10-Fache kosten. ■

rw



Taxizentrum Köln

Paul Bauer Ing. GmbH & Co. KG
Frankfurter Str. 130
51065 Köln-Mülheim

Kai Rosselbruch

Tel 0221 69997-19
Mobil 0177 4863888
k.rosselbruch@opelbauer.de

BAUER
Ihr Opel Partner in Köln

LIEFERZEIT DREI MONATE

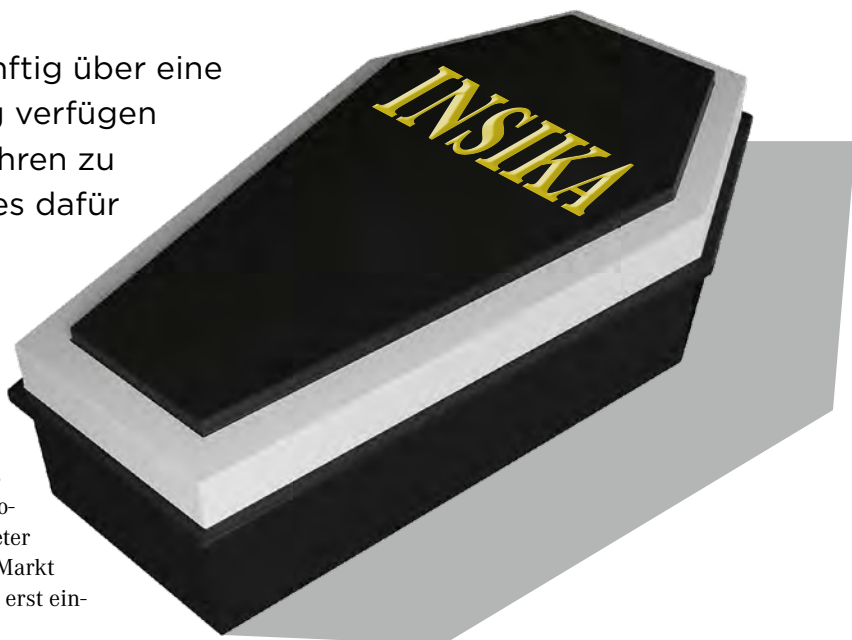
OPEL ZAFIRA-e LIFE ALS TAXI
VOLLELEKTRISCH, HELLELFENBEINLACK,
ROLLI-UMBAU AUF ANFRAGE

MANIPULATIONSSICHERE DATENAUFZEICHNUNG WIRD BEERDIGT

Mit der Pflicht, dass Taxameter künftig über eine technische Sicherheits-Einrichtung verfügen müssen, ist auch das INSIKA-Verfahren zu Grabe getragen. Verständnis gibt es dafür aus dem Taxigewerbe nicht.

Der Gesetzgeber traut INSIKA nicht. Zwar können Taxameter, bei denen INSIKA integriert ist, unter bestimmten Voraussetzungen auch nach 2024 noch eingebaut bleiben, doch mit dieser Sonderregelung soll spätestens 2026 Schluss sein. Das bedeutet zweierlei: Somit entsteht nun (wieder) ein Produktvakuum, weil die künftig vorgeschriebenen Taxameter logischerweise in absehbarer Zeit noch nicht auf den Markt kommen – schließlich müssen die Gerätehersteller nun erst einmal die technischen Vorgaben umsetzen.

Entsprechend groß ist das Unverständnis vonseiten der Taxibranche. „INSIKA ist DAS eingeführte und bewährte System und wird z. B. in Hamburg und Berlin flächendeckend in praktisch der gesamten Taxiflotte wie auch in Mietwagenbetrieben (!) eingesetzt, bundesweit in rund 20.000 Fahrzeugen“, schreibt beispielsweise der Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM). Es sei mit einem



speziellen Datenmodell spezifisch auf die Bedürfnisse des Gewerbes zugeschnitten und es gäbe kein System vergleichbarer Funktionalität für das Taxi- und Mietwagengewerbe.

Zudem hätten die Unternehmen erhebliche Mittel investiert, teilweise unterstützt durch Landesförderungen. „Speziell in Berlin und Hamburg, wo die fiskalische Erfassung der Umsätze praktisch flächendeckend erfolgt, würde dies absehbar zu einem Chaos führen“, warnt der BVTM und befürchtet gleichzeitig, dass in anderen Städten und Regionen die Ausrüstung mit fiskalischen Erfassungssystemen vermutlich um Jahre verzögert wird, weil niemand jetzt noch Investitionen in ein auslaufendes System tätige.

IST DER 1. JANUAR 2024 REALISTISCH?

Wenn man sich all die Mängel ansieht, die in der im Mai verabschiedeten „Verordnung zur Änderung der Kassensicherungsverordnung“ stecken und in dieser Ausgabe ab Seite 5 ausführlich beschrieben sind, scheint es wenig realistisch, dass zum 1. Januar 2024 tatsächlich Taxameter und Wegstreckenzähler in Taxis eingebaut sind, die über die geforderte technische Sicherheitseinrichtung (TSE) verfügen.

Entsprechend skeptisch äußerte sich dazu auch Edo Diekmann, Finanzexperte aus Niedersachsen, kürzlich bei einer Taxiveranstaltung. Die Entwicklung einer TSE für Registrierkassen im Handel dauere seit 2017 und komme wahrscheinlich im Oktober 2021 erst zum Abschluss, vergleicht Diekmann. Er bezeichnete die Verordnung als „Wundertüte“, da man zum aktuellen Zeitpunkt nicht sagen könne, wie die Anforderungen aussehen könnten, die vom Bundesamt für Sicherheit (BSI) entwickelt werden. Das Gesetz wäre sicherlich besser ausgefallen, wenn man die technische Umsetzbarkeit mit den Taxameterherstellern abgesprochen hätte. Das habe man bisher versäumt. Eine Abkehr vom INSIKA-Aus sieht Diekmann trotzdem nicht. Der Sargnagel für INSIKA sei bereits eingerammt, lautete seine Einschätzung.

jh

VERNICHTENDES FAZIT DES BVTM

Das Fazit des BVTM zu dieser Entscheidung fällt vernichtend aus: „Die mittelfristige Abschaffung von INSIKA ist auch deshalb widersinnig, da bei der Bundesdruckerei aktuell TIM-Karten mit einer den Vorgaben des BSI entsprechenden höheren Verschlüsselung entwickelt werden und bis spätestens Ende 2021 zur Verfügung stehen sollen. Auf jeden Fall aber würde durch den aktuellen Entwurfsstand ein Vakuum in der sicheren Datenaufzeichnung entstehen, wobei für die Taxi- und Mietwagenunternehmen völlig unsicher ist, ob überhaupt ein zukunfts-sicheres System zur Verfügung steht.“

Mit der Entscheidung gegen INSIKA werden Manipulationen wieder hoffähig und der Gesetzgeber bereitet somit also das genaue Gegenteil dessen, was eigentlich beabsichtigt war. „Die Ehrlichen sind mal wieder die Dummen“, hatte es Stefan Liebich von den Linken bei der Bundestagsabstimmung zu Protokoll gegeben (siehe Seite 7). Dem ist nichts hinzuzufügen. ■

jh



BILDER: freepik.com

V O L V O

Willkommen in der Business Class.

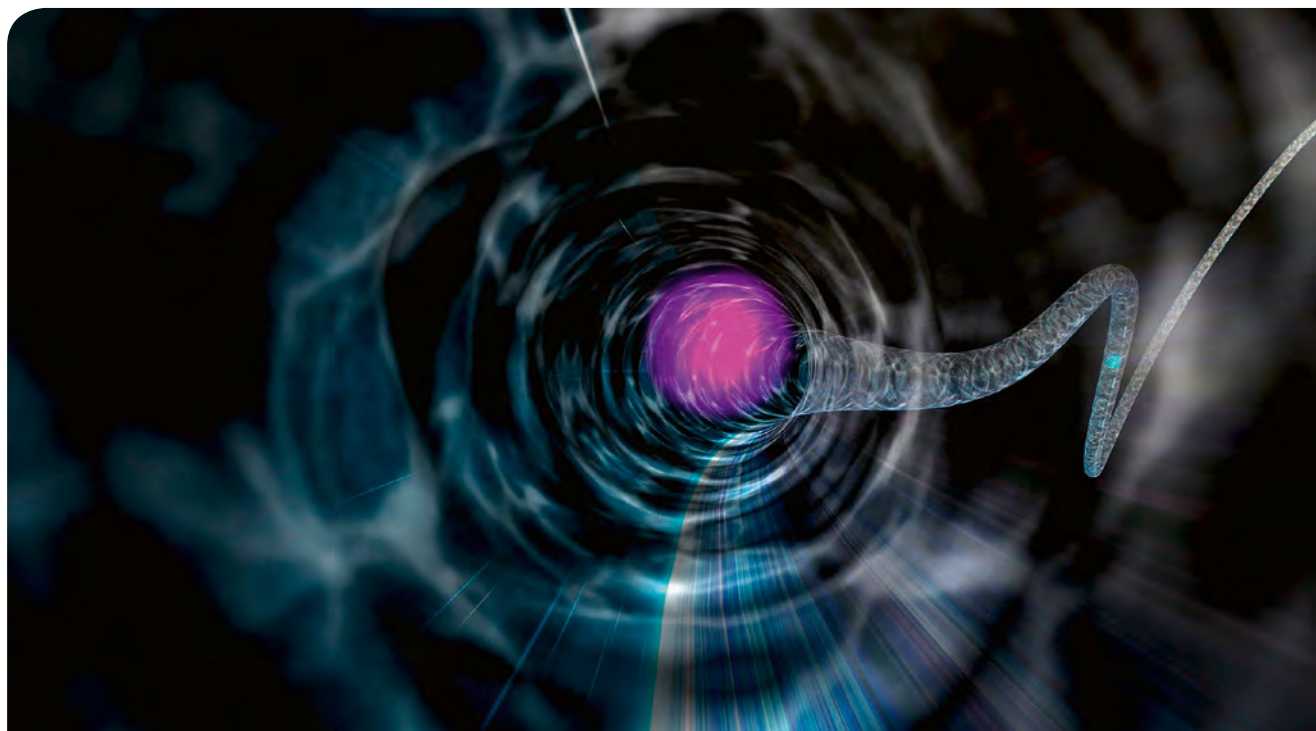
Der Volvo S90.

Jetzt mit 35 % Preisvorteil und Taxi-Paket inklusive.*

volvocars.de/taxi



*Preisnachlass für einen Volvo S90 auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung der Volvo Car Germany GmbH. Beispielfoto zeigt Fahrzeug der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes.



IM SOG DER GLEICHEN VERKEHRSART

Die hochwertigen Limousinen- und Chauffeurdienste laufen Sturm gegen die neue Kenntlichmachung von Mietwagen. Seltsam ist allerdings, dass daran ausgerechnet die Taxibranche schuld sein soll.

Ein Kommentar von Jürgen Hartmann

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) kam auch die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen. Sie müssen nun ebenfalls mit einer Konzessionsnummer an der Heckscheibe versehen sein. Die neue Regelung ist eine Reaktion auf die stetig zunehmende Anzahl an Mietwagen, die vor allem in den Städten taxiähnlichen Verkehr betreiben.

Diese Fahrzeuge sind dadurch nun eindeutig erkennbar und somit leichter zu kontrollieren – was auch dringend nötig ist, schließlich verstoßen die meisten von ihnen nahezu täglich gegen geltende Vorschriften.

Die ersten Gemeinden haben schnell reagiert. In München und dem Umland beispielsweise muss neben der Konzessionsnummer noch die Kennung des jeweiligen Landkreises durch maximal drei Buchstaben versehen sein. Buchsta-

ben sowie die Konzessionsnummer sind in weißer Schrift auf blauem Hintergrund anzubringen. Das Taxigewerbe begrüßt logischerweise die Entscheidung, doch bei den klassischen Chauffeur- und Limousinendiensten ist die Empörung groß. „Wer lässt sich bitte so was einfallen? Das ganze Auto wird verschandelt durch diesen komischen, farblich unpassenden Aufkleber“, schreibt beispielsweise ein G. Greifenstein als Leserkommentar bei Taxi Times. Er fordert, dass es den Unternehmen überlassen werden sollte, „wohin die dieses unsinnige Ding anbringen (an der Frontscheibe z. B.). Wie sieht denn das bitte schön aus an einer schwarzen S-Klasse? Pfui!“

EXQUISIT ALS NICHE

Greifenstein zählt zu jenen Mietwagenunternehmen, die mit ihrer Dienstleistung eine Nische abdecken. Sie bedienen mit

Luxuslimousinen Kunden der gehobenen Klasse, die bereit sind, dafür auch deutlich mehr als den offiziellen Taxitarif zu bezahlen. „Unsere Kunden fahren nicht mit Taxi, Uber usw.“, ist sich Greifenstein sicher und reklamiert: „Durch diesen hässlichen Aufkleber ist die ganze Eleganz eines schönen Fahrzeuges weg!“

Die heile Welt der redlich agierenden Luxus-Chauffeurdienste ist aus den Fugen geraten, und der Frust darüber entlädt sich nun an jenem blauen Plättchen, welches ihre vom Kunden gewollte und geschätzte Anonymität zerstört. Das Dumme aus deren Sicht ist eben, dass sich genau diese Anonymität jene taxiähnlich agierenden Mietwagenunternehmer auch zunutze gemacht haben. Diese allerdings nicht, um ihren Kunden einen Gefallen zu tun, sondern um ihren systematischen Rechtsbruch unerkannt wachsen und gedeihen zu lassen.

Sie haben sich damit genau der gleichen Verkehrsart bedient (Mietwagen, § 49 PBefG), in der auch die Luxus-Chauffeurdienste ihr Nischendasein betreiben – vergleichbar mit einem Natur-Schwimmbad, in dem ein eigenes Becken speziell für die Eliteschwimmer eingerichtet wurde. Sie konnten dort jahrelang und ungestört mit ihren Edeln Kunden ihre Bahnen schwimmen, mussten dann aber mit ansehen, wie nach und nach Querschwimmer in ihr Becken eindringen und das klare Wasser dermaßen verunreinigten, dass die Schwimmbadleitung schließlich gezwungen war, es mit Chlor zu durchsetzen.

„EINSEITIGE BERICHTE“

Das stinkt den Chauffeurdiensten, doch scheint man den Schwarzen Peter dafür dem Taxigewerbe zuschieben zu wollen. Die Vereinigung der Chauffeur & Limousine Service Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland e.V. (VLD) beispielsweise hat kürzlich das Abonnement der Taxi Times gekündigt. Begründung: „Einseitige Berichterstattung (Taxi) in Bezug auf unsere Branche (Mietwagen).“ Auch eine Münchner Limousinenunternehmerin, seit Jahrzehnten erfolgreich im Nischenmarkt der Luxusbeförderung etabliert, schimpft auf die Taxibranche: „Im angeblichen Taxi- & und Mietwagenverband sind eine verschwindend kleine Anzahl an Mietwagenunternehmern Mitglied und die haben alle zusätzlich eine Taxikonzession. Und dieser Verband will ohne Hintergrundwissen den Behörden erklären, wie sie mit der Novellierung umzugehen haben – lächerlich. Tut mir leid, aber am Taxisstand

stehen und auf Kunden warten, mit einem Tarif, der vorgegeben ist (damit man nicht kalkulieren muss), ist nicht mehr zeitgemäß. Macht endlich eure eigenen Hausaufgaben, damit ‚Taxi‘, was ein wichtiger Teil im ÖPNV ist, wieder für Kunden und Unternehmer attraktiv wird.“

Diese Schuldzuweisung ist erstaunlich, denn das Geschäftsgeheimnis der hochwertigen (und völlig zu Recht existierenden) Limousinendienste war seit jeher die eigens definierte Abgrenzung zum Taxi. Man hatte genau jene Kunden, die nicht Taxi fahren wollten, man war stolz darauf, besser zu sein. Insgeheim war man sogar froh, dass die Taxibranche im Geschäft der vollumfänglichen Kundenbedienungs ein niedrigeres Qualitätsniveau hat. Wer beispielsweise nachts Partyvolk nach Hause fährt, muss dazu keine Krawatte tragen. Und wer gewissenhaft die Oma nur wenige Hundert Meter zur Arztpraxis fährt, darf dafür keinen Fahrpreis weit oberhalb des Taxitarifs verlangen und benötigt dazu auch keine Luxuslimousine.

Der VLD und seine Mitglieder sollten sich daher wieder ins Bewusstsein rufen, dass nicht die Taxibranche den Chauffeurdiensten ins Becken gepinkelt hat, sondern die Mietwagenbetriebe, die sich für ihr Geschäftsmodell die Verkehrsart Mietwagen ausgesucht haben und die dortigen Schwachstellen so lange – zum Schaden der Taxibranche – ausgenutzt haben, bis der Gesetzgeber jetzt eingegriffen hat – unter anderem mit jener Kennzeichnungspflicht.

Der VLD hat in seinen Stellungnahmen versucht, der Politik klarzumachen, dass dies für seine Klientel einen Imageschaden

bedeutet. Er fand damit aber kein Gehör, weil der Bereich Luxusbeförderung innerhalb der Personenbeförderung eben nur einen kleinen Markt abdeckt. Das, wovon man jahrzehntelang profitiert hat, fällt einem jetzt auf die Füße. Dafür nun aber die Taxibranche verantwortlich zu machen, ist ein falscher Reflex. Verantwortlich sind Uber, Bolt, Free Now & Co. und deren Partner samt Kundschaft. ■ *jh*

SO STEHT ES NEU IM GESETZ

§ 27, Absatz 3 und 4 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft):

Absatz 3: Bei Mietwagen ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3a mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen.

Absatz 4: Bei Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 des Personenbeförderungsgesetzes ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3b mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen. *jh*



GROSSRAUM- **ALLRAD-** ROLLITAXI

Ein Taxibus mit Rollstuhlplatz, der noch dazu Allrad hat – mit dieser Kombination verfügt ein Taxiunternehmen im badischen Gutachtal über ein echtes Exotentaxi.

Für Markus Schmid war die Absicht klar: Seine Stammkundschaft im Gutachtal im Schwarzwald wird älter und weniger beweglich. Manch einer ist mittlerweile auf den Rollstuhl angewiesen und kann demzufolge auch nur mehr in einem Inklusionstaxi befördert werden. „Wenn ich solche Anfragen ablehnen muss, weil ich kein geeignetes Fahrzeug im Fuhrpark habe, verliere ich die Kunden an einen Fahrdienst irgendeiner Wohlfahrtsorganisation“, schildert Schmid seine Beweggründe, warum er trotz Corona investiert und sich einen Mercedes Vito mit extralangem Radstand angeschafft hat. Weil es in seinem Pflichtfahrgebiet sehr hügelig ist und im Winter die Straßen oft schneebedeckt sind, musste es zudem ein Allradantrieb sein.

Dieser wurde vom Berkheimer Umrüster Mobitec zu einem Rollstuhltaxi umgebaut. „Das Fahrzeug ist mit Heckausschnitt, Rampe und 4 Klapp-/Schwingsitzen ausgestattet und kann entweder bis zu acht Fahrgäste zzgl. Fahrer oder einen Rollstuhl-Fahrgast und bis zu vier weitere Fahrgäste zzgl. Fahrer befördern“, berichtet Markus Schmid gegenüber Taxi Times.

Die Umbaukosten lagen bei 11.237 Euro, wobei rund ein Drittel für den Extrawunsch der vier klappbaren Sitze bezahlt werden musste. „Leider war die Montage einer schwenkbaren Kopf-/Nackenstütze in Verbindung mit der Ausstattung als 8+1-Sitzer nicht möglich“, bedauert Schmid. „Die Montage der bekannten Sicherungseinrichtung hätte den Wegfall eines Klapp-/Schwingsitzes und damit die Reduzierung auf maximal sieben Fahrgäste zzgl. Fahrer bedeutet. Man sei bezüglich Kopfstütze derzeit auf der Suche nach einer guten Lösung.“

Der Anschaffungspreis des Fahrzeugs mit einem 163 PS starken 116-CDI-Motor liegt bei 40.490 Euro. „Eine Investition, die sich sicherlich auszahlen wird, wenn sich in meiner Gegend herumgesprochen hat, dass wir mit unserem Inklusionstaxi auch Rollstuhlbeförderungen durchführen können und damit auch im Winter garantiert nicht stecken bleiben“, sagt Schmid. ■ jh



In der zweiten Reihe sind drei Sitzplätze.



Für die Fotodokumentation milt der Unternehmersohn Pascal Schmid den Rollstuhlfahrgast. Die künftigen Stammgäste von Vater Markus Schmid werden sicherlich älter sein.



Am Fuße des Schwarzwalds benötigt das Inklusionstaxi Allradantrieb.



Aufgrund des langen Radstands ist selbst in der vierten Reihe noch genügend Kopf- und Kniefreiheit vorhanden.



Dank eines Heckausschnitts und dazugehöriger Rampe wird aus dem Allrad-Taxi ein Inklusionsfahrzeug.



Der Rollstuhl-Fahrgast hat nach allen Seiten genügend Platz.



Markus Schmid ist sich sicher, dass sich seine Investitionskosten bald amortisieren.

AOK PROBT »KRANKEN- FAHRTEN ON DEMAND«



Gemeinsam mit door2door, einem Spezialisten für On-Demand-Ridepooling, tüftelt die AOK Bayern aktuell an einem On-Demand-Ridepooling-Projekt zur Effizienzsteigerung von Krankenfahrten.

Die Basis für das im Herbst geplante Projekt ist laut einer Pressemitteilung von door2door eine Nachfrageerhebung unter Dialyse- und anderen Patienten, die aktuell durchgeführt wird. In wissenschaftlich begleiteten Interviews werden die Gruppen nach ihren Ansprüchen an ihre individuellen Krankenfahrten befragt. „Die Befragungen finden unter anderem in Oberbayern statt, wo mit omobi bereits ein Partner von door2door

sierung der Sammelfahrten werde zudem durch die bessere Auslastung der Fahrzeuge die Produktivität bei gleicher Flottengröße erhöht.

Aktuell wird ein Großteil der Krankenfahrten speziell zur Dialyse oder zu Bestrahlungen von Taxis und Mietwagen durchgeführt, viele davon als Sammelfahrten mit mehreren Patienten. Das hier angekündigte Ride-Pooling-Projekt könnte allerdings eine

Fahrtenverschiebung hin zum öffentlichen Nahverkehr einleiten. Die Projektbeteiligten sprechen von einer Verknüpfung der Fahrten mit Nahverkehrsangeboten der Region, „um so mit weniger Fahrzeugen mehr Fahrtwünsche zu erfüllen“.

Dass es der AOK dabei hauptsächlich um Kostensenkung geht, macht das Zitat von Maxim Nohroudi deutlich. Der Co-Gründer und Geschäftsführer von door2door hält es für denkbar, „dass zukünftig für Krankenfahrten im komfortablen Kleinbus nur noch ein ‚Nahverkehrsticket‘ gelöst werden muss“.

Das sei gut für die Umwelt und den Geldbeutel der Versicherten und Krankenkassen. ■ *jh*



**»Ich bin gespannt
auf mögliche
Erkenntnisse für
die Regelversorgung
in Deutschland.«**

*Jens Spahn, (noch) amtierender
Bundesgesundheitsminister*

On-Demand-Ridepooling im Nahverkehr anbietet“, heißt es in der Pressemeldung. Außerdem wird es im Rahmen einer mehrmonatigen Machbarkeitsstudie auch einen achtwöchigen Praxistest geben.

Die Bedeutung dieser Kooperation zeige sich auch in der Unterstützung durch das Gesundheitsministerium. „Projekte wie das zwischen der AOK und door2door leisten einen wertvollen Beitrag zur Digitalisierung des Gesundheitswesens in unserem Land. Ich bin gespannt auf mögliche Erkenntnisse für die Regelversorgung in Deutschland“, äußerte sich Gesundheitsminister Jens Spahn.

Die Projektbeteiligten nennen ehrgeizige Ziele: „Beginnend bei der Digitalisierung der Planung, Buchung, Durchführung von Fahrten erhöht sich die Verlässlichkeit für die Patienten, zudem reduziert sich für diese der persönliche Aufwand, aber auch der für die Krankenkassen und Fahrtenanbieter.“ Mit der Automati-

SO STEHT ES IM GESETZ

§ 7 Krankenfahrten: (3) „Die Krankenfahrt mit einem Mietwagen oder einem Taxi ist nur dann zu verordnen, wenn die Patientin oder der Patient aus zwingenden medizinischen Gründen öffentliche Verkehrsmittel oder ein privates Kraftfahrzeug nicht benutzen kann.“

Aus: Richtlinie über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten nach § 92, Absatz 1, Satz 2, Nummer 12, SGB

DER IRRGLAUBE MIT DER BORDSTEIN- KANTE



Die Pläne der AOK, mithilfe einer App Krankenfahrten »on demand« zu digitalisieren, sind praxisfremd und teilweise rechtswidrig.

Was für eine Nachricht: Die AOK arbeitet an einer Möglichkeit, Patientenfahrten zu digitalisieren. Schon der Begriff deutet auf eine geänderte Wahrnehmung hin: Patientenfahrten impliziert, dass es sich hier also gar nicht mehr um kranke Menschen handelt, die zur Dialyse oder zur Bestrahlung müssen, sondern um „Patienten“. Dabei ist gerade hier der elementare Unterschied: Der zu befördernde Patient ist in der theoretischen Praxis der Kasse jemand, den man lediglich von der Bordsteinkante des Einstiegs zur Bordsteinkante des Ausstiegs zu transportieren hat. Der Kranke ist derjenige, der geschwächt ist, deshalb an der Wohnungstüre abgeholt werden muss und oft genug auch in der Dialysestation bis zum Gerät begleitet wird.

FÜR LANGE FAHRTEN ZU GESCHWÄCHT

Zusätzlich ist den Patienten auch eine längere „gepoolte“ Fahrstrecke wegen ihres Befindens kaum möglich. Bevor diese dialysiert werden, sind diese Menschen geschwächt durch die in ihrem Körper befindlichen Giftstoffe und Flüssigkeitsansammlungen, die nicht mehr ausgeschieden werden können. Nach der Dialyse, bei der immerhin ein Gewichtsunterschied zwischen durchschnittlich 3 bis 5 Kilo abgebaut wird, sind diese Menschen ebenfalls geschwächt und ihr Kreislauf stark belastet. Fazit: Es ist ein Irrglaube der Krankenkassen, dass „Patientenfahrten“ vergleichbar mit Fahrten des Gelegenheitsverkehrs von Bordsteinkante zu Bordsteinkante durchgeführt werden.

Wenn man die Ankündigung der beiden Kooperationspartner door2door und AOK zwischen den Zeilen liest, handelt es sich um eine im Bereich Bayern befindliche AOK, die jetzt schon nur Tarife in ihre Verträge packt, mit denen sich ein wirtschaftliches, steuer- und sozialversicherungsrechtliches ordnungsgemäßes Fahren nicht finanzieren lässt. Nun kommt man auch noch auf die Idee, das zum Nahverkehrstarif machen zu wollen. Gibt es dann auch die Fördergelder, die der Nahverkehr erhält (und sich trotzdem in der Verlustzone befindet)?

Taxi- und Mietwagenunternehmer müssen mit ihrem Umsatz die Kosten und den eigenen Lebensunterhalt inklusive ihrer Altersversorgung erwirtschaften. Hier handelt es sich nicht um Millionäre, die Billigpreise durch monatliches Sponsoring von Leuten, die nicht wissen, wohin mit ihrem Geld, finanzieren. Der (gewerkschaftliche) Slogan „Faire Löhne für faire Arbeit“ darf durchaus auch für mittelständische Unternehmer angewandt werden.

Aber das scheint nicht zu zählen. Hauptsache, man ist modern (Pooling) und spart auf dem Rücken der vielen Kleinunternehmer, die seit Jahrzehnten eine beachtenswerte Logistik aufgebaut haben, um kranke Menschen ihren Bedürfnissen entsprechend zu und von den Behandlungen zu fahren. Jene Unternehmen und ihre Fahrer tragen damit auch dazu bei, dass Termine in Praxen und Krankenhäusern optimal genutzt werden konnten.

DIESES POOLING IST BUSVERKEHR

Neben der gesellschaftspolitischen, sozialen, moralischen und wirtschaftlichen Frage ist bei dieser geplanten Digitalisierung aber auch die rechtliche Grundlage zu betrachten. Hier wäre zur Klarstellung die Frage zu stellen: Was sind das für „Patientenfahrten“? Sind das die Menschen, die noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren können? Für diese übernimmt die Krankenkasse sowieso keine Taxi- bzw. Mietwagenkosten.

Das softwarebasierte Pooling wäre dem Busverkehr gleichwertig und somit laut § 60 des Fünften Sozialgesetzbuches (SGB V) und den dazugehörigen Richtlinien § 7 Abs. 3 keine Krankenfahrt (siehe nebenstehender Kasten). Einen kranken Patienten „digitalisiert“ zu einer On-Demand-Haltestelle zu schicken und ihn dort dann auch noch mit einem linienbusähnlichen Verkehr zu befördern, wäre gleichzusetzen mit der Verweigerung der dem Patienten zustehenden Krankenfahrt. Wenn man bedenkt, dass es sich bei den Gesamtkosten für Krankenfahrten lediglich um 0,05 Prozent des Gesamtausgabenvolumens einer Krankenkasse handelt, ist es ein starkes Stück, dass man in diesem Promillebereich nun unter dem Deckmantel einer Digitalisierung noch mehr Geld einsparen will. ■

gs

GISELA SPITZLEI

war von 1974 bis 2005 Taxiunternehmerin und steht seit 1980 dem Abrechnungszentrum Spitzlei vor. Gewerkepolitisch engagiert sie sich seit 1974 und seit den 1990er-Jahren ist sie im Fachausschuss Krankenfahrten des Bundesverbands BVTM, seit 1999 als dessen Vorsitzende.





Bevor die Flut kam, stand der Vito vor dem Betriebssitz, hinterher lag er auf dem Dach auf den Bahngleisen.

ZERSTÖRT IN WENIGEN MINUTEN

Als Mitte Juli vom Starkregen angeschwollene Flüsse ganze Ortschaften überfluteten, verloren viele Menschen nahezu alles. Auch Ursula Gillessen, Taxiunternehmerin aus Dernau im Kreis Ahrweiler.

Die gute Nachricht gleich mal vorweg: Als die Ahr am 14. Juli wie eine Sintflut durch den Ort wütet, ist Ursula Gillessen gerade auf der Autobahn. Ihre Mitarbeiter hatten zu diesem Zeitpunkt die Taxis bereits abgestellt. Dadurch blieben wenigstens alle unverletzt.

Das war es dann aber auch schon mit den guten Nachrichten, denn die anderen drei Taxis der Unternehmerin aus Dernau im Kreis Ahrweiler wurden von den Fluten mitgerissen. Den VW-Bus findet sie später auf dem Dach neben den zerstörten Eisenbahnschienen, der Nissan steht als Wrack drei Straßen weiter zwischen zerstörten Häusern. Dagegen wirkt der Opel Kombi, gerade mal sechs Monate alt, als hätten ihm die Trümmer, die um ihn herumliegen, nichts anhaben können. Doch auch er ist ein Totalschaden – das zeigt ein Blick ins Wageninnere. Frau Gillessen wurde ein Amateur-Video zugesendet, auf dem man sieht, wie ihr Taxi durch die Ortschaft schwimmt – mit hell leuchtenden Warn-

blinkern, als würde der Wagen selbst um Hilfe rufen. Zum Glück saß niemand im Wagen. Trotzdem ist für Ursula Gillessen an jenem 14. Juli innerhalb von wenigen Minuten die Taxi-Existenz zusammengebrochen. Nicht nur wegen der drei zerstörten Taxis. Auch ihre Geschäftsräume und ihre Mietwohnung fielen den Fluten zum Opfer. Die Unternehmerin wohnt jetzt in Düren bei ihrer Tochter.

BUCHHALTUNG WEGGESPÜLT

Im Büro waren alle ihre Geschäftsunterlagen. „Meine Buchhaltung schwimmt mittlerweile wahrscheinlich im Rhein“, berichtet Frau Gillessen gegenüber Taxi Times. Auch alle anderen Unterlagen wurden weggespült, darunter auch die noch nicht abgerechneten Krankentransportscheine. Fahrten im Wert von mehreren Tausend Euro, getätigt zu einer Zeit, als die Ahr noch ein friedlicher kleiner Fluss war, bleiben nun wahrscheinlich unbezahlt. Das Einzige, was weiterhin unbeschadet funkti-

oniert, ist die Rufumleitung auf ihr Handy. So kann die Unternehmerin wenigstens noch ein wenig ihrem Geschäft nachgehen. Mit dem einen Taxi, das ihr geblieben ist, fährt sie nahezu ausschließlich Krankenfahrten – meist mit großen Umwegen, da viele Straßen in der Umgebung zerstört und gesperrt sind.

Ob sie den Mehrpreis dafür tatsächlich erstattet bekommt, weiß Frau Gillessen selbst noch nicht. Für sie ist wichtig, dass ihre Kunden jetzt nicht auch noch von der medizinischen Versorgung abgeschnitten sind. Viele Fahrten hat sie an andere Unternehmen abgegeben. Zwei Fahrern musste sie kündigen. Auf Instagram ist ein Post zu sehen, der die zerstörte Hausfassade ihres Büros zeigt. Das Firmenschild mit der Telefonnummer ist verdreckt und ramponiert. Betitelt ist der Post mit „Die Angst vor dem Vergessenwerden“. Das darf auf keinen Fall passieren. Ursula Gillessen wird viel Kraft und Unterstützung benötigen, um alles wiederaufzubauen ... ■ *jh*



Von hinten wirkt der Nissan noch relativ unbeschädigt ...



... vorne jedoch zeigte sich das ganze Ausmaß der Zerstörung.



Es wirkt, als sei der Opel glimpflich davongekommen ...



... innen ist er jedoch ein einziges Schlamm-Wrack.

ZAHLT DIE KFZ-VERSICHERUNG?

Durch die Wassermassen sind in den von den Unwettern betroffenen Gebieten auch zahlreiche Taxis und Mietwagen schwer beschädigt worden. Sofern diese teilkaskoversichert waren, kommt die Versicherung für die Schäden auf – abzgl. einer eventuell vereinbarten Selbstbeteiligung. Eine Hochstufung erfolgt bei SFR-versicherten Fahrzeugen nicht. Bei Flotten- oder Stückkostenverträgen wird die Schadenssumme in der Rentabilität aufgeführt.

Marion Sombrutzki, eine auf Taxiversicherungen spezialisierte Maklerin, führt dazu auf Nachfrage von Taxi Times aus: „Bei Sturmschäden zahlt die Teilkaskoversicherung. Hierbei ist mindestens eine Windstärke 8 erforderlich (Windgeschwindigkeit von 62 bis 74 km/h), genauso Hagel (zu belegen über DWD). Wichtig ist noch: Der Kunde hat auch eine Obliegenheitsverpflichtung. Wenn also eine Unwetterwarnung herausgegeben wird, muss der Versicherungsnehmer ggf. das Fahrzeug unterstellen (oder bei Flutwarnung aus der Tiefgarage herausfahren, weil hier

mit Überschwemmungen zu rechnen ist). Wer nicht seinen Obliegenheitspflichten nachkommt, muss mit Abzügen rechnen. Wer mit seinem Fahrzeug über eine überflutete Straße fährt und dabei einen Motorschaden erleidet oder „absäuft“, hat ebenfalls Pech. Hier wird der Versicherer dann „grobe Fahrlässigkeit“ vorwerfen.

Versicherungsrechtlich ohne Anspruch bleiben dagegen die Unternehmer, deren Taxis und Mietwagen lediglich haftpflichtversichert sind. Laut Marc Borucki vom Taxiversicherer VdK/Signal sind 73 Prozent aller Taxis und Mietwagen mit einer Vollkasko inklusive Teilkasko versichert. 19 Prozent sind teilkaskoversichert. „Demzufolge haben nur acht Prozent keinen Kaskoschutz und

demnach auch keinen Anspruch auf Entschädigungsleistungen“, beruhigt Borucki. Nach dem Motto „Fragen kostet nichts“ sollten vor allem treue Stammkunden das Gespräch mit der Versicherung suchen. ■ jh



SOLIDARITÄT AUS GANZ DEUTSCHLAND

Nur wenige Tage nach den Überflutungen hatte der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. einen Spendenaufruf gestartet. Unter dem Stichwort „Soforthilfe Flut“ konnten die Taxi- und Mietwagenunternehmer aus ganz Deutschland auf das Konto der Taxistiftung Deutschland einzahlen.

Die Stiftung, die ansonsten den Opfern von Raubüberfällen hilft, versprach den betroffenen Taxiunternehmer*innen über deren Stiftungsvorstand Michael Oppermann: „Wir unterstützen Kolleginnen und Kollegen vor Ort finanziell, die direkt von der Flut betroffen sind und derzeit ihren Betrieb nicht fortführen können. Der Beitrag der TAXIstiftung kann dabei eine Soforthilfe sein, die etwas Entlastung schafft, bis die Schadensregulierung der Versicherungen greift. Gleichzeitig ist sie ein wichtiges Zeichen, dass unsere Kolleginnen und Kollegen nicht allein gelassen sind.“

Zahlreiche Betriebe waren dem Aufruf gefolgt. Bis Mitte September waren bereits 16.000 EUR von der Stiftung an Betroffene ausbezahlt worden. Auch Taxi Times hatte sich mit 500 Euro beteiligt. Die ersten Gelder konnten so über die Landesverbände zielgerichtet ausbezahlt werden, beispielsweise an Dirk Wenzel, Taxiunternehmer aus Insul, der als unmittelbar Betroffener des

Hochwassers wie viele seiner Kollegen vor den Trümmern seines Lebenswerks stand. „Die Not ist groß und weitere eingehende Spenden werden auch noch entsprechend berücksichtigt“, bestätigte Oppermann auf Nachfrage von Taxi Times.

„Die starke Solidarität der Verkehrsbranche war neben den anderen großartigen Hilfeleistungen aus der Zivilbevölkerung in gewisser Art und Weise ein Hoffnungsschimmer in einer ganz finsternen Zeit“, kommentiert der Verbandsvorsitzende des Verbandes des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V. Ralf Bernards. Er bedankte sich ebenso wie Verbandsgeschäftsführer Guido Borning und der Co-Vorsitzende Gerd Gutendorf bei allen Unterstützern. ■ jh

ES KANN IMMER NOCH GESPENDET WERDEN

Die Taxistiftung Deutschland bittet um Spenden mit dem Stichwort „SOFORTHILFE FLUT“ auf das Konto der TAXIstiftung Deutschland bei der Frankfurter Volksbank
IBAN: DE85 5019 0000 0000 3733 11

GRENZÜBERSCHREITENDE GEWERBEPOLITIK

Als einziger Landesverband vertritt der LTV Taxi-Mitglieder aus zwei Bundesländern. Vor Kurzem fanden die Vorstandswahlen der beiden Fachvereinigungen statt.

LTV steht für „Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes“. Er vertritt seit 1990 neben den Gütertransportunternehmen auch die Taxi- und Mietwagenbranche. Für seine jeweiligen Sparten fungieren Fachvereinigungen (FV) als Unterorganisationen. Die Taxi-Fachvereinigung bekam kürzlich einen neuen Namen und agiert nun als „Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Thüringen im LTV“.

Nötig geworden war diese kleine Namensänderung, weil der Verkehrsverband im Juli eine weitere FV gegründet hatte, die „Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Sachsen-Anhalt im LTV“. Er bestätigte damit formell, was eigentlich schon seit 2015 vollzogen wird: Der thüringische Verband ist gewerbepolitisch auch grenzüberschreitend im Nachbarbundesland Sachsen-Anhalt aktiv. Er vertritt dort aktuell über 60 Mitglieder und unterstützt deren Interessen beispielsweise bei Verhandlungen mit den Krankenkassen.

Anders als in Thüringen liegt in Sachsen-Anhalt kein Rahmenvertrag mit den Krankenkassen über die Beförderungsentgelte für Krankenfahrten vor. Das hat zur Folge, dass Krankenkassen die einzelnen Unternehmer bei Preisverhandlungen oft gegeneinander ausspielen. Wie wichtig hier eine starke Gewerbevertretung ist, wurde im März dieses Jahres deutlich, als die Knappschaft den Taxi- und Mietwagenbetrieben Einzelverträge für Krankenfahrtentgelte vorgelegt hatte, die um bis zu 48 Prozent unter den Bedingungen gelegen hatten, mit denen die gleichen Krankenkassen die Taxi- und Mietwagenunternehmen in Thüringen vergüten. Der LTV hatte damals ausdrücklich vor der Unterschrift unter solche Verträge gewarnt.

Mit der offiziellen Namensgebung der Fachvereinigung tauche nun auch der regionale Bezug im Namen auf, was den Zugang zu Ministerien, Ämtern, Behörden



und Kammern erleichtert, heißt es dazu von Seiten des Gesamtverbands. Bis Jahresende strebe man 150 Mitglieder an.

PERSONELLE VERSTÄRKUNG

Um den damit verbundenen erhöhten Arbeitsaufwand zu bewältigen, wurde ein neuer Mitarbeiter in der Erfurter Geschäftsstelle des LTV eingestellt. „Rechtsanwalt Stefan Dille wird uns künftig unterstützen“, verriet Hauptgeschäftskammer Martin Kammer gegenüber Taxi Times.

Innerhalb der Fachvereinigung kann Kammer auf die Unterstützung durch den neu gewählten Vorstand bauen. Ihm gehören Dagmar Knittel-Graß (Altmarkkreis-Salzwedel), Marno Scherling (Bur-

genlandkreis), Vico Acker (Landkreis Mansfeld-Südharz), Norman Kocur (Landkreis Anhalt-Bitterfeld), Andreas Fricke (Landkreis Wittenberg), Björn Duldhardt (Landkreis Harz), Manfred Hartkopp (Salzlandkreis) sowie André Gröpler (Landkreis Jerichower Land) an. Sie waren alle Anfang Juli bei einem ersten Treffen des Verbands in der Nähe von Halle gewählt worden.

Rund zwei Wochen danach trafen sich dann in Weimar die Mitglieder der Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Thüringen im LTV. Dort kam es bei den Vorstandswahlen sowohl zu einem epochalen wie auch zu einem Generationswechsel. Der langjährige Vorsitzende Wolfgang Schwuchow rückte als künftiges „einfaches“ Mitglied des Vorstands ins zweite Glied. An seiner Stelle wurde dessen Sohn Daniel Schwuchow zum neuen Vorsitzenden gewählt. Neben dem „Urgestein“ Wolfgang Schwuchow und dessen Sohn Daniel als Vertreter der Stadt Erfurt gehören dem FV-Vorstand auch Enrico Fickler (Saale-Holzland-Kreis) an, Jens Nöbler (Landkreis Meiningen-Schmalkalden), Rüdiger Rieger (Landkreis Sömmerda), Matthias Müller (Landkreis Eichsfeld), Tobias Wünsche (Stadt Jena), Susan Popp (Landkreis Gotha), Gerd Wolf (Landkreis Greiz), Christian Dietzel (Unstrut-Hainich-Kreis) sowie Robert Simon (Landkreis Weimarer Land/Stadt Weimar). Sowohl in Thüringen wie auch in Sachsen-Anhalt werden die Vorstandsposten mit jeweils einem Vertreter der verschiedenen Landkreise des Bundeslands besetzt.

In seiner Abschlussbilanz konnte Wolfgang Schwuchow in Weimar ein positives Fazit ziehen. „Es waren und sind beileibe keine einfachen Zeiten für das Taxi- und Mietwagengewerbe“, sagte er in Weimar im Rahmen seines Rechenschaftsberichtes. Neben der wachsenden Konkurrenz müsse man nur kurz über die vergangenen Monate nachdenken, in denen die Branche coro-



Dem neu gewählten Vorstand der Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Sachsen-Anhalt im LTV gehören unter anderen an: Andreas Fricke, André Gröpler, Vico Acker, Manfred Hartkopp und Norman Kocur (von links).

nabedingt Umsatzeinbußen von bis zu 90 Prozent hinnehmen musste. Einige Unternehmen mussten aufgeben und Insolvenz anmelden, andere beendeten ihr Geschäft, beispielsweise, weil die Inhaber in den Ruhestand gingen. Dennoch wächst im LTV die Mitgliederzahl weiter, die Zahl der Eintritte übersteigt die der Austritte bei Weitem. „Trotz dieser Werte, auf die wir stolz sein können, müssen wir den Organisationsgrad des Gewerbes weiter erhöhen“ mahnte Wolfgang Schwuchow: Da wir weiter nur gemeinsam etwas erreichen können, ergeht der Aufruf, nicht nachzulassen, um neue Mitglieder und die Arbeit des Verbandes bekannt zu machen.“

LTV ORGANISIERT STAMMTISCHE

Neben der gewerbepolitischen Vertretung bietet der LTV diverse individuelle Dienstleistungen wie Rechtsberatung, Musterarbeitsverträge und regelmäßige regionale und überregionale Informationen für Taxi- und Mietwagenunternehmer. Dazu zählen auch regelmäßige regionale Taxi-Stammtische, bei denen man sich über die Tarifvorstellungen abstimmt, die der Verband und die Unternehmer dann bei ihrer Kommune



Daniel Schwuchow (3. v. l.) hat den Vorsitz der Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Thüringen im LTV von seinem Vater Wolfgang (2. v. r.) übernommen. Auch die Taxiunternehmer Gerd Wolf, Matthias Müller, Tobias Wünsche und Robert Simon (v. l. n. r.) zählen u. a. zum Vorstand.

beantragen. In Thüringen sind die Tarife durchaus unterschiedlich – im Wartburgkreis liegen die Preise bei 2,00 Euro für den gefahrenen Kilometer, im Eichsfeld sind es 2,50 Euro.

Im Burgenlandkreis sind es gar 3,10 Euro für den Kilometer. Dort wollte laut einer Schilderung von Martin Kammer der Landrat die Preise absenken, das Gutachten verglich allerdings „Äpfel mit Birnen“ und war somit hinfällig. „Damit blieb der Tarif wie gehabt, bilanzierte Kammer und berichtete von einem weiteren Beispiel erfolgreicher Verbandsarbeit: „Im Saale-

Holzland-Kreis sollte der Tarif schon vor Jahren angepasst werden. Dann passierte nichts, wir haben demonstriert und das Gespräch gesucht.“ Der Tarif wurde mittlerweile angepasst. In einigen Kreisen wurden zudem Zuschläge für Rollstuhlfahrten oder Nacharbeit erreicht. Wenn man Thüringens Taxitarife mit denen in Sachsen-Anhalt vergleiche, sei man „gut dabei“.

Bei diesen Worten wurde dann noch mal deutlich, welche ehrgeizigen Ziele Martin Kammer mit seinem gewerbepolitischen Grenzübergang ins Nachbarbundesland verfolgt. ■ jh

DOPPELTE UND ÜBERREGIONALE UNTERSTÜTZUNG

Taxi- und Mietwagenunternehmen in Sachsen-Anhalt rücken im Jahr 2021 in den Fokus der Gewerbeverbände. Neben der Unterstützung aus Thüringen (siehe Beitrag oben) hat in diesem Jahr auch der Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt (LVSA) e. V. die eigene Dienstleistungssparte „Taxi“ ins Leben gerufen. „Der LVSA versteht sich innerhalb seiner über 30-jährigen Verbandsarbeit als Dienstleister für seine Mitgliedsunternehmen“, erläutert Verbandsgeschäftsführer Tobias Hinze gegenüber Taxi Times. „Neben der Zusendung von tagesaktuellen Brancheninformationen, Sonderrundschreiben zu brandaktuellen Fragestellungen der regionalen Unternehmen, zu neuesten Rechtsprechungen, Verordnungen und Regelwerken, dem aktiven gewerbepolitischen Einsatz für Forderungen der Branche leistet der Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt (LVSA) e. V. aktiv viele wei-

tere Aufgabenstellungen für seine Mitglieder.“ Dies wolle man künftig auch für die neue Dienstleistungssparte „Taxi“ tun. Der Verband hatte sich deshalb auch dem zu Jahresbeginn gegründeten Taxi- und Mietwagenverband (TMV) angeschlossen, dem damit nun neben dem GVN (Niedersachsen), dem LV Bayern, der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein und einem hessischen Verband ein fünftes Bundesland angeschlossen ist.

Der LTV hingegen ist weiterhin Mitglied im Bundesverband Taxi- und Mietwagen und bekommt von dort fachliche Unterstützung. So hat beispielsweise der BVTM-Präsident Herwig Kollar sowohl das Treffen der Fachvereinigung (FV) Sachsen-Anhalt als auch zwei Wochen später das der FV Thüringen besucht und die dort anwesenden Mitglieder über die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes informiert. jh

NEWSTICKER

ZÜRICH: EIN DRITTEL WENIGER KONZESSIONEN

Die Corona-Pandemie hat in Zürich ein Drittel der Taxi-Konzessionen vernichtet. Anfang August waren in Zürich (420.000 Einwohner) noch rund 1.000 Taxis unterwegs, 500 weniger als vor der Corona-Krise.

Georg Botonakis, Präsident der Zürcher Taxiverbände, sagte gegenüber Medien, dass wenn auch das Ausgangs- und Nachtleben langsam wieder erwacht ist, weiterhin nur etwa die Hälfte des Vorkrisen-Umsatzes von den verbliebenen Unternehmen erzielt würde. Für ihn sind die Gründe dafür eindeutig: Tagsüber fehlen Tourist*innen und Geschäftsleute, am Wochenende würden Nachtzüge und Busse den Taxis Konkurrenz machen. Das Schlimmste stehe der Branche aber noch bevor: „Bis jetzt halten sie sich noch über Wasser. Ich schätze, Anfang 2022 wird es noch einmal eine Welle von Taxifahrern geben, die aufhören. Die ganz guten Zeiten sind vorbei.“ *hs*

TAXI LINZ FEIERT 30 JAHRE

Bereits seit drei Jahrzehnten vermittelt in Linz die Taxivermittlungszentrale 2244. „Voller Stolz blicken wir auf unsere bewegte Geschichte zurück. Es gab viele gute Zeiten, aber auch schlechte Zeiten. [...] Aber wir gehen – nein, wir fahren voller Zuversicht in die Zukunft“, so Robert Neuhold, Betriebsleiter des Linzer Taxis 2244 anlässlich des Jubiläums.

Bei der entsprechenden Geburtstagsfeier zählte auch der Linzer Bürgermeister Klaus Luger zu den Gratulanten. Ebenfalls mit dabei war Christian Holzhauser, Geschäftsführer des Mutterunternehmens CC Taxicenter GmbH. Er betonte, dass Autos und Ökologie sich nicht ausschließen: „Vor einem Jahr bestand die Flotte vom Linzer Taxi 2244 zu 40 Prozent aus Hybrid- und E-Autos. Heute sind es schon mehr als 50 Prozent.“ *hs*



Peter Lemmerer (Werbeagentur Werbeconnection), Mag. Christian Holzhauser (CC Taxicenter GmbH), Peter Wiesinger, Robert Neuhold (beide Linzer Taxi 2244) und Bürgermeister Mag. Klaus Luger (v.l.n.r.).

JUGEND-TAXI PER APP

In Oberösterreich lebende Jugendliche bekommen seit vielen Jahren Jugendtaxi-Gutscheine. Es ist eine Maßnahme zur sicheren Heimfahrt zur Nachtzeit am Wochenende bzw. an Werktagen vor Feiertagen. Anspruchsberechtigt sind Personen von 14 bis 26 Jahren. Der Selbstbehalt der Jugendlichen beträgt mindestens ein Drittel der Fahrtkosten. Den Rest übernimmt die Gemeinde.

Die Ausgabe und organisatorische Abwicklung dieser Gutscheine wird seit einiger Zeit durch die 4youCard-App erleichtert. Was dabei im Oktober 2020 als Pilotprojekt in 48 Gemeinden des Bezirks Vöcklabruck gestartet ist, wird mittlerweile in allen Gemeinden des Bundeslandes angeboten. Die Abwicklung für Taxiunternehmen und Gemeinden wird durch die digitale Nutzung der Gutscheine entbürokratisiert. Eine zentrale Datenbank sorgt für eine vernetzte Ausspielung, Einlösung und Abrechnung der Gutscheine. *hs*

Besitzer der 4You-Card können seit Oktober ihr vergünstigtes Taxi auch per App bestellen.



Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich; Friedrich Posch, Bürgermeister von Gosau; Alois Harringer, Taxiunternehmer; Umweltbundesministerin Leonore Gewessler

KLIMA-AUSZEICHNUNG FÜR EIN GOSAUER TAXI

Alois Harringer aus Gosau bei Salzburg hat in Wien von Ministerin Leonore Gewessler den Klimaschutz-Preis für seine „Taxi Spot App“ verliehen bekommen. Harringer trage einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Bereich Freizeit und Tourismus bei, hieß es zur Begründung.

Der 41-jährige Geschäftsführer der Firma Gosauer Taxi hatte die nun prämierte „Taxi Spot App“ gemeinsam mit Freunden entwickelt. Bei der Umsetzung der Taxi-App wurde er unter anderem von den Gemeinden Gosau und Hallstatt und dem Tourismusverband Ferienregion Dachstein Salzkammergut unterstützt.

Einheimische und Besucher des Salzkammerguts können mithilfe der App eine bequeme Alternative zum eigenen Auto in Anspruch nehmen und mit einem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen. Sie müssen nur eingeben, wohin es gehen soll, und die App schlägt zum Standort des Bestellers mehrere Taxiunternehmen samt Preisangaben vor. Diesem System haben sich bereits rund 20 Taxifirmen zwischen Bad Ischl und Salzburg angeschlossen. Harringer will die Funktionalität der App nun ausbauen: Künftig lassen sich damit auch gleich Hotelzimmer buchen. *hs*



Die Wiener Ortskundeprüfung ist seit diesem Jahr auch für App-Fahrer verpflichtend.

WENIGER TAXIS – NOCH WENIGER UBER

Corona-Krise, neues Taxigesetz und Urlaubszeit: Diese Dreierkombination führte in Wien während der Sommermonate zu einem Engpass an verfügbaren Fahrzeugen.

In der österreichischen Hauptstadt würden die Fahrgäste unter einer Taxi-Not leiden, schrieb Anfang August der Sender ORF.

Besonders abends sei es nicht immer leicht, ein Taxi zu finden. Im Beitrag selbst schildern dann frustrierte Fahrgäste ihre vergeblichen Versuche, einen Wagen für die Heimfahrt zu bestellen. Weder bei App-Anbietern noch bei Wiener Taxifunkunternehmen habe man Erfolg gehabt, berichtete der ORF.

Bei der Ursachenforschung für diesen Missstand nennt ein Taxivertreter der Wiener Wirtschaftskammer mehrere Gründe. Zum einen seien viele Fahrer*innen auf Heimaturlaub, zum anderen seien aber auch weniger Fahrzeuge zugelassen. Für den Taxiunternehmer Christoph Schallaböck eine logische Folge der Corona-Maßnahmen: „In der Kernzeit des Lockdowns hatten wir Umsatzausfälle zwischen 70 und 80 Prozent“, berichtet er dem ORF. Trotz staatlicher Hilfen wäre es für viele Unternehmer nicht mehr profitabel, weiterzuarbeiten. Sie hätten entweder ihre Wagen stillgelegt oder ganz aufgehört, um in keinen Konkurs zu schlittern. Auch zahlreiche Taxilenker hätten einen anderen Job angenommen, weil mit dem Taxi nicht mehr genug zu verdienen war.

UBER GIBT DER POLITIK DIE SCHULD

Für Martin Essl, Uber-Chef Österreich, ist dagegen die Politik schuld. Viele Fahrer*innen würden wegen der seit diesem Jahr erforderlichen Taxischeinprüfung nicht mehr als Uber-Fahrer*in arbeiten. Dadurch könne die hohe Nachfrage auf der Uber-Plattform kaum bewältigt werden. Man hätte diesen Fahrermangel schon lange vorhergesagt, beklagt sich Essl gegenüber dem ORF. Mit Jahresbeginn und der damit verbundenen Gesetzesänderung hätten „Tausende Mietwagenfahrer“ aufgegeben.

Mit der Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes wurden Taxis und Mietwagen zusammengefasst, sodass beispielsweise jeder Uber-Fahrer nun auch einen Taxilenker-Ausweis benötigt.

Viele schaffen allerdings die dafür nötige Prüfung nicht. Essl sieht die Ursache dafür allerdings nicht im niedrigen Niveau der Uber-Fahrer, sondern in einem angeblich veralteten Prüfungskatalog.

DIE UBER-THESE WIRD WIDERLEGT

Solchen Vorwürfen widerspricht allerdings die Wiener Taxizentrale 40100 und nennt Zahlen, die Essls These klar widerlegen: „Im 4. Quartal 2019 haben 27 Personen die Taxilenkerprüfung geschafft, im zweiten Quartal 2021 waren es 84. Aktuell kommen mehr als drei Mal so viele Taxilenker*innen auf den Markt als vor der Corona-Krise“, wird Eveline Hruza von Taxi 40100 im ORF zitiert. „Von einem Taxilenkermangel kann also keine Rede sein. Wenn Uber eine punktuelle Knappheit an Lenkern als Vorwand heranzieht, um damit an der Taxilenkerausbildung rütteln zu können, ist das der falsche Weg. Wenn manche die Möglichkeit der Prüfung nicht oder erst spät nutzen, ist das kein Versagen des Systems.“ Damit geht sie auf die bisherigen Mietwagen-Fahrer*innen ein, die bereits Ende 2019 gewusst hätten, dass sie ab 2021 einen Taxischein benötigen.

Auch bei der Wiener Wirtschaftskammer geht man nicht von einem Taxilenkermangel aus. Im Herbst dürfte sich die Lage wieder entspannt haben, wenn alle wieder aus dem Urlaub zurückgekehrt sind – und wenn die Wiener Taxizentralen weiterhin so zahlreich und erfolgreich neue Fahrer schulen. ■

jh/hs

PROJEKT DER ZUKUNFT FÜR ELEKTRO-TAXIS:

In Wien und in Graz wird an zehn Taxi-standplätzen ein konduktives Ladesystem installiert. Mehr dazu über diesen Code:



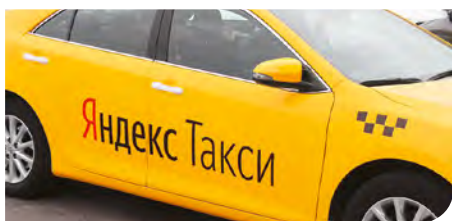
NEWSTICKER

RUSSLANDS MARKTMACHT HEISST YANDEX

Das Mega-Unternehmen Yandex, das gerne mit „Russlands Google“ umschrieben wird, ist im russischen Taxigeschäft seit Jahren Marktführer. Gleichzeitig baut das Unternehmen seine Forschung an autonom fahrenden Taxen selbstständig aus. Von dieser Technik will künftig auch ein in Deutschland tätiger Taxi-vermittler profitieren, heißt es.

Bisher war auch Uber an Yandex beteiligt, doch bis Jahresende zahlt Yandex eine Milliarde US-Dollar (847 Millionen Euro) an Uber, um sich weitgehend von Joint Ventures mit der US-Plattform in den Bereichen Lebensmittel- und Lebensmittellieferungen, Logistik und autonomes Fahren zu trennen. Der Deal wurde im August von den Vorständen von Yandex und Uber genehmigt. Der Unternehmenszweig Yandex.Taxi hat sich in dem Deal dennoch die weitere Verwendung des Namens Uber auf dem russischen Taximarkt gesichert.

Mit diesem Bar-Deal bekommt das russische Unternehmen die volle Kontrolle über Yandex. Eats, den schnellen Lebensmittellieferdienst Yandex.Lavka und das Logistikunternehmen Yandex.Delivery sowie seine separat geführte Abteilung für autonome Fahrzeuge. wf



Russisches Taxi mit der Aufschrift „Yandex-Taxi“.

DAS TAXIFAHRERGEHIRN IST ANDERS

Ein renommiertes Londoner Uni-Institut will Taxifahrer als Probanden für die Hirnforschung einsetzen. Im Kampf gegen die Alzheimer-Krankheit, bei der der Hippocampus schrumpft, sollen Londons Black-Cab-Driver in einen einzigartigen Gehirntest eingebunden werden. Hintergrund ist der bei den Fahrern erwiesenermaßen vergrößerte Hippocampus, jenes Gehirnnareal, in dem das Gedächtnis sitzt, da die Anwärter in drei bis vier Jahren für „The Knowledge“ (das erforderliche Wissen für den Taxischein) Tausende von Straßen und wichtigen Gebäuden auswendig lernen müssen. Die Planung von Fahrtrouten aus dem Gedächtnis und die Fähigkeit, so viele Details zu behalten, haben einen deutlich messbaren Einfluss auf das Gehirn. wf



G7 Vélo – 100 Taxis, die ein oder mehrere Fahrräder mitnehmen, als Teil eines umweltfreundlicheren Ansatzes.

TAXI MIT FAHRRAD

Das größte Pariser Taxiunternehmen G7 mit 7.700 Fahrzeugen rüstet derzeit 100 Taxis so um, dass sie bis zu drei Fahrräder mitnehmen können. In der Pariser Metro kann man während der Hauptverkehrszeit kein Fahrrad mitnehmen.

Viele europäische ÖPNV-Anbieter erlauben die Mitnahme von Fahrrädern im städtischen Linienverkehr. Im Taxi ist sie dagegen relativ neu. Unternehmen in Skandinavien haben bereits mit Fahrradträgern experimentiert. Dort ist es auch auf einigen Regionalbuslinien möglich, das Fahrrad auf einem Fahrradträger mitzunehmen. Auch in den Niederlanden, dem typischen Fahrradland, gab es hin und wieder solche Serviceangebote.

Der Pariser G7-Vélo-Service kostet 4 Euro zusätzlich. „G7 Vélo vervollständigt das breite Serviceangebot von G7 für seine Kunden und Fahrer“, sagt G7-Geschäftsführer Nicolas Rousselet. „Mit diesem neuen Dienst beteiligt sich die G7 weiterhin konkret an der Gestaltung eines umweltfreundlicheren Ökosystems des städtischen Verkehrs.“ wf

SCHWARZ-TAXIS IN SCHWEDEN

Das schwedische Taxigewerbe kämpft mit drei Problemen: in der Corona-Krise übersehen, von Fahrern verlassen und von illegalen Schwarz-Taxis geschädigt. Während der Pandemie haben Taxifahrer ihre Jobs verloren oder gewechselt. Das Fehlen dieser Fahrer hat laut dem schwedischen Taxiverband nun zu einem akuten Fahrermangel geführt. Unverändert geblieben ist dagegen die Konkurrenz durch die sogenannten Schwarztaxis. Vor allem in ländlichen Gebieten, wo es seit Corona weniger Taxis gibt, organisieren Privatpersonen oft für Jugendliche eine taxiähnliche Beförderung zu Tiefstpreisen. „Das Horrorszenario, das wir jetzt sehen, ist, dass Schwarztaxis mehr und mehr übernehmen und die im Zuge der Krise entstandenen Lücken füllen“, sagt Bawer Coskun, Geschäftsführer des schwedischen Taxiverbandes. „Maßnahmen sind dringlich erforderlich, um Schwedens professionelles Taxigewerbe zu retten.“ wf

RÜCKSCHLÄGE FÜR **UBER & CO.**

Gegen die unseriösen Anbieter taxiähnlichen Verkehrs steigt weltweit der Widerstand. Zwei Beispiele zeigen, wie Arbeitnehmervertreter sich vor Gericht gegen die Trickserien von Uber & Co. wehren.

Im August erklärte ein Gericht in Kalifornien den Gesetzesentwurf „Proposition 22“, kurz Prop22 genannt, der darauf abzielte, Uber- und Lyft-Mitarbeiter als Selbstständige einzustufen, als teilweise verfassungswidrig. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig und damit noch nicht wirksam. Nach dem 2019 erlassenen Arbeitsgesetz des Landes (AB5-Gesetz) mussten Fahrer als Arbeitnehmer eingestuft werden, was den Plattformanbietern nicht gefiel. Uber, Lyft und Doordash reagierten mit einer brachialen und irreführenden Medien-Kampagne – zunächst mit Erfolg: Prop22 wurde in einer Volksabstimmung mit 59 zu 41 Prozent angenommen und die Rechte der Fahrer somit wieder erheblich geschmälert.

Die Gewerkschaft Service Employees International Union hatte im Januar 2021 gleich beim Supreme Court, dem höchsten Gericht des Bundesstaates Kalifornien, geklagt, das die Klage aber an eine niedrigere Instanz verwies.

Gegen das jüngste Urteil, das wiederum zugunsten der Fahrer ausgefallen ist, haben Uber und weitere Interessensgruppen umgehend Berufung eingelegt, sodass nun erneut Unsicherheit über den Status der Uber- und Lyft-Fahrer herrscht.



Hintergründe der Grabenkämpfe um die juristische Einordnung von Uber-Fahrern in den USA.

Einen noch höheren Stellenwert haben Arbeitnehmerrechte in Europa. Der niederländische Gewerkschaftsbund FNV hat Uber Nederland verklagt, scheinselfständige Fahrer als Angestellte einzustufen. Mitte September erging das Urteil gegen Uber. Ein Gewerkschaftssprecher bezeichnete das Urteil als großen Sieg für die Rechte der Fahrer. Bei Uber tut man so, als kämpfe man nicht für Profit, sondern für die Fahrer. Ob man in Berufung gehe, hänge „davon ab, welche Folgen das Urteil für die Position der Fahrer hat“. Ein Manager fügte hinzu „dass man mit Uber auch über Versicherungen und Altersvorsorge reden kann.“ Angeblich sei das Urteil nicht im Sinne der Fahrer, da diese ihre „Freiheit“ nicht verlieren wollen.

DIE VORGABEN MACHT UBER

In den Niederlanden besteht zwischen Taxi und Mietwagen kein Unterschied wie etwa in Deutschland. Die von Uber vermittelten Fahrten werden mit Taxis durchgeführt. Um Sozialleistungen zu umgehen, betrachtet Uber „seine“ Fahrer als Selbstständige. Dem widerspricht der FNV-Vizepräsident: „Echte Selbstständige können ihren Tarif selbst festlegen und bestimmen, wie sie ihre Arbeit machen. Dies ist bei Fahrern, die für Uber fahren, nicht der Fall.

Uber bestimmt den Stundensatz, wer auf die App zugreifen kann oder nicht, wer welche Fahrt bekommt und wie die Fahrten durchgeführt werden.“

FNV und Uber sind sich nicht einig, ob ein Fahrer mit Uber genug verdienen kann. 24 Euro pro Stunde seien durchaus erreichbar, sagt Uber, trotz der 25 Prozent Provision, die das Unternehmen bei jeder Fahrt abzieht. Der FNV geht aufgrund der jährlichen Fahrerüber-



Hintergründe zum Urteil gegen Uber in den Niederlanden.



Demonstranten mit FNV-Plakat: „Uber – 25 % Provision, 0 % Respekt“.

sichten von knapp über 11 Euro pro Stunde aus – weit unter dem Tariflohn des Taxigewerbes. Aufgrund des Urteils werden die niederländischen Uber-Fahrer nun automatisch bei Uber angestellt, und das Taxiunternehmen muss die Fahrer gemäß dem nationalen Tarifvertrag für Taxibeförderung bezahlen und behandeln. Dadurch erhalten sie beispielsweise mehr Lohn und mehr Rechte bei Kündigung oder Krankheit. ■

wf

Mit HALE fahren E-Taxis länger!



Ihr Partner auch im E-Zeitalter

HALE
electronic

Die Zukunft im Taxi.

- Konkurrenzlos geringer Stromverbrauch aller Taxameter & Wegstreckenzähler – im Sleep-Modus im µA-Bereich!
- Optimale Anbindung an die Fahrzeug-elektronik über CiA – automatische Abschaltung per Zentralverriegelung
- Automatischer Sleep- & Wake-Modus auch bei Drucker TPD-02, Signiereinheit SEI-03M uvm. – über HALE CAN
- Individuelles Powermanagement in den Unternehmereinstellungen
- Aerodynamisch perfekte Dachzeichen



Strom sparen, länger fahren – mit HALE!

HALE electronic GmbH | A-5020 Salzburg | Email: vertrieb-d@hale.de
www.hale.de | www.dachzeichen.de



Der Mercedes EQE sieht aus wie ein geschrumpfter EQS. Im Innenraum herrscht Luxus pur.



Der Limo von Mobilize wurde speziell auf die Ansprüche in der Personenbeförderung zugeschnitten.

IAA MOBILITY – VOLLSTROM VORAUSS

Die Neuauflage der IAA als IAA Mobility in München hatte ihre Verfechter, aber auch Gegner. Aus Taxisicht gab es nicht allzu viel Neues, dennoch war die Messe eine Reise wert.

Wer die IAA noch aus ihrer Zeit in Frankfurt kennt, weiß, dass von dem ehemals leuchtenden Stern am Messehimmel nicht mehr viel übrig war. Zuschauer- und Ausstellerschwind belegten das eindrucksvoll. Mit der IAA Mobility Mitte September am neuen Standort München wollte der VDA einen Neustart hinlegen, der natürlich die Autos im Fokus hat, aber auch Mobilitätsangebote oder Fahrräder präsentierte.

Ob der Start in München gelungen ist, kann man nicht so ohne Weiteres beantworten. Die Organisatoren sind jedenfalls der Meinung. Über 400.000 gezählte Besucher sind ein Ansporn, auch in zwei Jahren eine IAA Mobility in München zu veranstalten.

In den Messehallen in München-Riem waren allerdings keine Fahrzeuge in Hellelfenbein ausgestellt. Lediglich beim sogenannten Open Space, der Parallel-Ausstellung in der Münchner Innenstadt,

waren zwei Münchner E-Taxis zu sehen (siehe Kasten). Bei den Ausstellern musste man feststellen, dass natürlich die deutschen Hersteller dominierten. Mit Ausnahmen: Opel war beispielsweise nicht vor Ort, denn der gesamte Stellantis-Konzern, zu dem Opel neben Peugeot, Citroën, Fiat und Chrysler gehört, blieb München fern. Auch Toyota verzichtete auf einen Messestand.

DIE AUSSTELLER GEBEN STROM

Trotzdem gab es einige interessante Fahrzeuge zu sehen, die mal mehr oder weniger relevant für das Taxigewerbe sind. Der Fokus fast war überall gleich: Die Elektrifizierung ist auf jedem Messestand angekommen.

Das bewies auch der der Volvo-Performance-Ableger Polestar und zeigte unter anderem den Polestar 2, den es sogar inklusive Taxipaket zu kaufen gibt. Gleich am Nachbarstand fokussierte sich

Renault ganz besonders auf die neue Submarke Mobilize und präsentierte mit dem Limo ein rein elektrisches Fahrzeug, das speziell für die Personenbeförderung entwickelt wurde. Der vollelektrische Wagen könnte das Zeug zu einem elektrischen Taxi haben. Rund 450 Kilometer soll er mit voller Batterie zurücklegen können. Auffällig ist, dass im Fond kein Mitteltunnel den Fußraum einschränkt. Das macht auch längere Fahrten für drei Passagiere auf der Rücksitzbank erträglich.

Die größte Besonderheit: Das Fahrzeug, welches ein Teil des Mobilize-Konzeptes ist, wird nicht zu kaufen sein. Der Limo wird ausschließlich zur Miete angeboten. Sollte die Idee wirklich so umgesetzt werden, dann könnte das Konzept sicherlich bei den Ride-Hailing-Fahrern gut ankommen. Damit der Limo in Deutschland als Taxi steht, müssen sicherlich noch ein paar bürokratische Hürden genommen werden.

DAS TAXI AUF DER IAA MOBILITY

Zwei E-Taxis aus der Flotte des Münchner Taxibetriebs MTZ haben es als einzige Vertreter in Hellelfenbein auf die Messe geschafft. Beide Jaguar I-PACE wurden auf dem 760 Quadratmeter großen Hauptmessestand des ADAC in der Münchner Innenstadt ausgestellt. Ein gelber Zettel in der Windschutzscheibe der E-Taxis informiert

darüber, dass allein in München das Taxigewerbe eine Jahresfahrleistung von rund 150 Millionen Kilometern absolviert. Der ADAC sieht deshalb bei den Taxi-Fahrzeugen ein hohes CO₂-Einsparpotenzial, was einer der Gründe war, um sich bei der Stadt für die mittlerweile seit 2017 existierende E-Taxi-Förderung auszusprechen.

sg





Mercedes zeigte im Open Space das Concept EQT.



Während das Robotaxi seine Ecken und Kanten hat, wirkt die Studie Prophecy (r.) wie von einem anderen Stern.



Der VW T7 Multivan soll schon im November auf den Markt kommen.

Interessant wurde es auch bei Hyundai, die gemeinsam zusammen mit KIA als einer der wenigen klassischen asiatischen Hersteller auf der IAA Mobility vertreten waren. Auf dem Hyundai-Messestand war dann auch das erste Taxi ausgestellt. Ein Ioniq 5, der zwar nicht in Hellelfenbein, dafür aber als „RoboTaxi“ zu sehen war. Der Wagen hört auf den Namen E-CUV und ist mit über 30 Sensoren ausgestattet, welche ausreichend Daten liefern, um auf einen Fahrer verzichten zu können.

Bereits 2023 will der Partner Motional damit beginnen, Fahrgäste vollautonom zu befördern. Vermittelt werden die Fahrten allerdings nicht durch das Taxigewerbe, sondern durch den Partner Lyft. Hyundai beziehungsweise die Submarke Ioniq wird in naher Zukunft weitere E-Fahrzeuge auf den Markt bringen. Der Ioniq 6, welcher auf der ebenfalls ausgestellten Studie Prophecy basieren soll, wird das nächste Modell sein.

Bei Volkswagen steht natürlich auch die E-Mobilität im Vordergrund. Neben dem ID.4, der sich in Hamburg als Taxi großer Beliebtheit erfreut, aber offiziell nicht über VW mit Taxipaket erhältlich ist, war auch der Crossover ID.5 GTX zu sehen. Für Taxiunternehmer war dann aber in der ersten Etage der T7 Multivan zu sehen. Er wird

zukünftig neben dem T6.1, der als Caravelle weiterhin gebaut wird, die Werkshallen verlassen. Das T7-Taxi feiert Ende des Jahres zunächst als Plug-In-Hybrid mit 218 PS sein Debüt. Ein T7 Diesel-Taxi kommt erst Mitte 2022.

Bei Mercedes stand definitiv die Elektromobilität im Vordergrund. Die komplette elektrische EQ-Modellpalette war sowohl auf dem Messegelände als auch im Open Space auf einem zweigeschossigen Messestand vor der Münchner Feldherrnhalle zu sehen. Aus Taxisicht waren wohl der EQB und der EQE die wichtigsten Fahrzeuge. Während der EQB noch deutlich zeigte, dass seine Basis vom GLB mit klassischem Verbrenner abstammt, teilt sich der EQE schon rein optisch viel mit dem bisherigen Elektro-Flaggschiff EQS.

DER NÄCHSTE TAXI-KLASSIKER?

Bei der Premiere in München wurden ein paar Daten des EQE bekannt. Zum Marktstart, der bereits 2022 sein soll, wird es zwei Leistungsvarianten bis maximal knapp unter 300 PS geben. Bei der Reichweite sollen bis zu 660 Kilometer möglich sein. Das ausgestellte Fahrzeug ließ im Innenraum keine Wünsche offen. Der Schwerpunkt war ganz eindeutig auf Komfort ausgelegt. Viel Ähnlichkeit zur

aktuellen E-Klasse gibt es nicht. Eine Taxi-variante ist noch nicht bestätigt worden, aber sicher ist, dass auch preislich gesehen der EQE vergleichsweise teuer wird. Ebenso sicher ist auch, dass der EQE ein Auto ist, in das man gerne einsteigt.

Auf dem erstaunlichen Messestand vor der Münchner Feldherrnhalle hatte Mercedes auch noch einige interessante Fahrzeuge ausgestellt. Ganz besonders stach dabei aus Taxisicht die Studie der sogenannten T-Klasse-Modellreihe hervor (was nichts mit den T-Modellen zu tun hat, mit denen bei Daimler die Kombimodelle bezeichnet werden). Mit einer futuristischen Linienführung regt Mercedes die Vorfreude auf einen elektrischen Hochdachkombi an. Der EQT, wie der Wagen der Mercedes-Nomenklatur folgend genannt wird, soll bereits im kommenden Jahr auf den Markt kommen.

Nicht weit von Mercedes zeigte KIA dort unter anderem den EV6 – ein Crossover zwischen Limousine und SUV, welcher bauartbedingt viel Platz für die Passagiere und viele Detaillösungen mit sich bringt.

Die IAA hat auch dem größtem E-Gegner gezeigt, dass die Modellvielfalt stetig wachsen wird. Auf lange Sicht wird man nicht drum herum kommen, sich mit der Technologie auseinanderzusetzen zu müssen. ■

sg

FOTOS: Taxi Times, Hyundai

Klappe zu – los geht's.
Der neue Caddy V als Rollstuhltaxi.



Reha-Automobile

Bad Zwischenahn GmbH



Im Gewerbepark 5
D-26188 Edewecht



fon +49 4405 989 03-0
fax +49 4405 989 03-29



info@reha-automobile.de
www.reha-automobile.de





VW Caddy 5: Belüftung für den Fahrgastraum mit optionalen Dachausströmern im Himmel.



Klappbare Einzelsitze in der dritten Sitzreihe in Kombination mit Heckausschnitt zur Rollstuhlbeförderung.

IM 5. CADDY STECKT VIEL NEUES

Eine Veranstaltung im Südwesten der Republik nutzen die Taxiverantwortlichen von Volkswagen Nutzfahrzeuge, um über den neuen Caddy 5 detailliert zu informieren.

Ende August hat die Taxi-Interessengemeinschaft Ortenau nach einer Corona-Zwangspause eine Tradition wieder aufleben lassen und ihren traditionellen VW-Taxi-Abend veranstaltet. Die Geschäftsführung sowie die nahezu komplette Verkaufsmannschaft des Offenburger VW-Autohauses Graf Hardenberg konnte dazu als Gastgeber rund 30 Teilnehmer aus dem regionalen Taxigewerbe begrüßen.

Zu Gast waren in Offenburg Joachim Flämig und Björn-Marc Börner, die bei VW Nutzfahrzeuge für das Taxigeschäft zuständig sind. Sie stellten in einer Präsentation die aktuellen Taxi-Aktivitäten der Nutzfahrzeug-Sparte vor. Modellseitig bietet man derzeit den Caddy 5, den T6.1 sowie den Crafter an. Für Ende 2021 ist dann der neue T7 geplant.

Während beim Caddy und T6.1 die Motorisierung für einen 2-Liter-TDI-Diesel mit 75 bzw. 90 kW (Caddy) und 110 kW (T6.1) erhältlich ist, wird der künftige T7 neben einer Diesel-Motorisierung mit ebenfalls 110 kW auch als E-Hybrid mit 160 kW und DSG angeboten.

Geändert hat sich bei den Nutzfahrzeugmodellen Caddy/T7 Multivan die Bezeichnung der Ausstattungslinien. Was bisher Trend-, Comfort und Highline war, kann jetzt als (Standard) Caddy bzw. T7 Multivan, Life und Style geordnet werden.

Hinsichtlich der Eichrechtsvorgaben verfügt jedes Modell über eine werkseitige Konformitätserklärung, die neben der Papierform auch online abrufbar ist. Für die Funkwerkstätten sorgt eine Beschreibung der Verbauorte und aller Koppelstellen für ein erleichtertes Arbeiten.



Björn-Marc Börner (links) und Joachim Flämig beim VW-Abend der IG Taxi Ortenau am 24.8.21 in Offenburg.

„HOMOLOGIERTE TAXIPAKETE“

Die werkseitigen Taxipakete bei VW Nutzfahrzeuge bezeichneten Flämig und Börner als „voll homologiert“, wodurch der Zwang zum Einzelgutachten entfällt. Das Dachzeichen kann entweder von Hale oder von Kienzle bezogen werden. Als „tolle Neuerung“ titulierte Joachim Flämig im Nachgang die Integration der Taxi- und Mietwagenmodelle in den Internet-Konfigurator. „Das heißt, dass die

Taxiunternehmer*innen sich am eigenen Rechner über einen speziellen Link ihr Taxi-/Mietwagen-Wunschfahrzeug von Volkswagen Nutzfahrzeuge zusammenstellen und mit einem im Nachgang erzeugten ‚Volkswagen-Code‘ zu ihrem VWN-Partner ihres Vertrauens gehen können und dieser die Wunschkonfiguration mit diesem erzeugten Code gleich übernehmen kann“, berichtet Flämig gegenüber Taxi Times.

Für den Caddy 5 konnten die beiden Taxi-Spezialisten gleich eine ganze Reihe von Neuerungen aufzählen. So verfüge der „5er“ im Vergleich zum Vorgänger jetzt über eine serienmäßige Sitzplatzerkennung auf allen Sitzplätzen inklusive Fond sowie über ein Feder-/Dämpfungs-konzept, bei dem hinten Schrauben anstatt Blattfedern eingesetzt werden, was laut Flämig zu einem deutlich besseren Federungskomfort gegenüber dem Vorgänger führt.

Als Komfortsteigerung bezeichnete Flämig zudem die Belüftung für den Fahrgastraum mit optionalen Dachausströmern im Himmel und eine mehrfach verstellbare Sitzlehnenneigung in der zweiten Sitzreihe. Die dritte Sitzreihe verfüge zudem über einzeln entnehmbare und klappbare Einzelsitze.

Der Caddy Maxi habe außerdem eine um 100 mm breitere Schiebetür, optional seien auch elektrische Zuziehhilfen für die Schiebetüren und die Heckklappe erhältlich. Eine



Neuer Einbauort: Taxameter in Mittelkonsole.

neue Taxi-/Mietwagenkonsole sei nun in der Mittelkonsole verbaut, welche die beim Vorgänger typische, aber sichteinschränkende Hutze auf der Armaturentafel ersetzt.

Wichtig für Betriebe, die Rollstuhlfahrten anbieten: Auch der Caddy 5 ist weiterhin für einen KMP-Umbau mit Heckausschnitt geeignet. Dafür sollte allerdings die „Vorbereitung KMP für Aufbauhersteller“ mitbestellt werden. Für diese Variante bietet VW Nutzfahrzeuge eine Mischzinsfinanzierung an. Ansonsten gewährt der Konzern eine Taxi-Sonderfinanzierung mit bis zu 60 Monaten Laufzeit ab 1,99 Prozent für Caddy, Crafter und den T6.1. On top wird bei Inzahlungnahme eines Gebrauchtfahrzeuges eine Tauschprämie ausgeschüttet.

MIT ANSCHLUSSGARANTIE

Die Leistungen der seit Jahren beliebten „Taxigarantie PLUSe“ wurden von Herrn Börner ausführlich erläutert. Es handelt sich dabei um eine kostenlose Anschlussgarantie für Teile und Baugruppen, die für das dritte und vierte Betriebsjahr bis 500.000 Kilometer gewährt wird und für alle Caddy 5, T6.1, T7 und Crafter gilt, die mit werkseitigem Taxi- und Mietwagenpaket bestellt worden sind.

Sie greift bis maximal 6.000 Euro, wobei diese Höchstleistungsgrenze bei loyalen Kunden sogar entfällt. Wenn ein Schaden vorliegt, bei dem sich die Reparatur aufgrund der hohen Kilometerleistung nicht mehr lohnt, besteht auch die Möglichkeit, in Kombination mit dem Kauf eines neuen Volkswagentaxis 80 Prozent der (imaginären) Garantiesumme erstattet zu bekommen.

Ein Großteil dieser vielen Informationen konnten die interessierten Taxiunternehmen dann auch persönlich in Augenschein nehmen. Im Autohaus von Graf Hardenberg war unmittelbar hinter den Sitzen und Tischen für die Besucher ein Caddy 5 mit Taxiausstattung ausgestellt. ■ jh

EIN E-TAXI WIRD GÜNSTIGER

Eine zusätzliche Motor- und eine neue Ausstattungsvariante senken beim Volvo XC40 Recharge Pure Electric den Preis.

Bislang wurde das vollelektrische SUV ausschließlich mit zwei Motoren angeboten, die zusammen 408 PS leisten. Dank der aufwendigen Technik verfügt Volvos erster Stromer zwar über Allradantrieb und Fahrleistungen, wie man sie früher nur von einem Sportwagen kannte, allerdings war der Preis auch entsprechend hoch.

Der frontgetriebene XC40 Recharge Pure Electric kann das besser. Ihn gibt es jetzt ab 48.650 Euro brutto oder knapp über 40.000 Euro netto in Verbindung mit der ihm vorbehaltenen Ausstattungsvariante „Core“. Im Konfigurator wird der Preis auf den ersten Blick allerdings mit 45.080 Euro angegeben, weil bereits der Herstelleranteil am Umweltbonus in Höhe von 3.000 Euro sowie ein zusätzlicher Herstellerbonus in Höhe von 570 Euro abgezogen wird.

In der Einstiegsvariante ist eine 70-kWh-Hochvoltbatterie verbaut, die nach WLTP ausreichend Strom für bis zu 400 Kilometer Fahrstrecke liefert. Ebenso serienmäßig ist das Infotainmentsystem, welches auf Android Auto basiert und neben DAB+ auch verschiedene Google-Dienste wie Google Maps sowie einen Sprachassistenten integriert hat. Für die ersten vier Jahre wird unbegrenztes Datenvolumen mitgeliefert. Updates erfolgen drahtlos „over the air“.

Den XC40 kann man ohne Aufpreis mit einem Taxipaket bestellen. Die Umrüstung erfolgt in München durch die Firma Adler Taxameter & Funktechnik GmbH. ■ sg



Der Anschaffungspreis für einen vollelektrischen Volvo XC40 Recharge liegt jetzt bei unter 50.000 Euro.

ALLES UNTER KONTROLLE ... ODER WAS?

Wie oft wurde schon der taxiähnliche Verkehr der sogenannten »neuen Mobilitätsformen« kritisiert? Eine Entscheidung des Düsseldorfer Verwaltungsgerichts zeigt Mietwagenunternehmen endlich Grenzen auf.

Im Taxigewerbe ist es schon seit Jahren der Dauerbrenner: Die klar unterschiedliche Behandlung von Taxiunternehmen durch Genehmigungsbehörden und die sich ausbreitende Invasion der Uber- und sonstigen Mietwagenfahrer. Massenanträge auf Genehmigungen werden bewilligt, ganz im Sinne einer – angeblich gewollten – neuen Marktordnung.

Ist die Genehmigung dann erst mal erteilt, schnappen sich die Mietwagenfahrer Kunden auf der Straße und an beliebten Einstiegsplätzen, missachten die Rückkehrpflicht und kümmern sich wenig bis gar nicht um den eigentlich vorgeschriebenen Auftragseingang und dessen Aufzeichnung am Betriebssitz. Unter dem Deckmantel einer ständigen Anpassung des Geschäftsmodells an die gesetzlichen Vorgaben werden Urteile und Untersagungsverfügungen der Gerichte schlichtweg missachtet.

Da lässt jetzt die Entscheidung des Verwaltungsgerichts (VG) Düsseldorf doch aufhorchen, das einen „Mietwagenunternehmer“ und „Uber-Dienstleister“ mit 20 Fahrzeugen eindeutig in die Schranken wies und den von der Behörde angeordneten Genehmigungswiderruf unmissverständlich und sehr ausführlich bestätigt hat.

Der Leitsatz ist dabei ganz einfach: Verstöße gegen die Rückkehrpflicht und fehlende Bestellung eines Vertreters am Betriebssitz begründen bei der Inanspruchnahme des Fahrtvermittlers Uber die Unzuverlässigkeit des Unternehmers.

Konkret hat die zuständige Behörde darauf bestanden, dass sich während der Betriebszeiten des Unternehmens durchgehend ein Mitarbeiter am Betriebssitz auf-



zuhalten und eingehende Aufträge anzunehmen hat, sie sodann aufzuzeichnen und an die ggf. zurückkehrenden oder am Betriebssitz befindlichen Fahrzeuge weiterzuleiten hat. Ebenso waren zwölf Verstöße gegen die Rückkehrpflicht Anlass von Beanstandungen der Behörde.

SCHWERER VERSTOSS

Die Entscheidung erging als Beschluss eines einstweiligen Rechtsschutzverfahrens und schlägt einige Pflöcke ein. Zum einen wird klar festgestellt, dass Verstöße gegen die Rückkehrpflicht des § 49, Abs. 3, PBefG – jedenfalls in einer gewissen Häufung – als schwere Verstöße gegen das Personenbeförderungsrecht anzusehen sind, da es sich hierbei um eine wesentliche Pflicht des Mietwagenunternehmers handele.

Die Regelung diene der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes und stehe von daher auch nicht im Rahmen der Novellierung des PBefG zur Disposition. Der Unternehmer ist wegen der – nach

Ansicht des Gerichts – nur unzureichenden behördlichen Überwachungsmöglichkeiten verpflichtet, durch organisatorische Maßnahmen die Rückkehrpflicht sicherzustellen, was sich aus dem besonderen Vertrauen im Hinblick auf die Überwachung und Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben durch den Unternehmer folgern lässt. Ein einfaches „Sorry“ und „Weiter so“ reicht also nicht aus, ebenso wenig technische Vorgaben.

Dass die geforderte Vertreterbestellung am Betriebssitz nicht eingehalten wurde, war der zweite Grund, den Widerruf zu rechtfertigen.

Ob dieser Beschluss Bestand haben wird, ist offen. Aber eines bleibt: Endlich hat es eine Behörde mal gewagt, tätig zu werden, und hat das, was tagtäglich auf den Straßen passiert, entsprechend sanktioniert. Insofern ist der Beschluss des VG Düsseldorf dringend notwendig, denn er zeigt allen Behörden jenen Weg auf, der Erfolg verspricht: Augen offen halten, eng am § 49 und an den Unterscheidungen zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr bleiben, dann kommt man auch zum Zug.

Eigentlich ist die Entscheidung des VG Düsseldorf seit drei Jahren überfällig, um ein Zeichen zu setzen, dass auch Uber und seine Vasallen sich an geltende Rechtsnormen zu halten haben und Verstöße nicht folgenlos bleiben.

Kommt also doch noch alles unter Kontrolle?



Taxi Times-Kolumnist Axel Ulmer aus Kaiserslautern ist Unternehmensberater und Rechtsanwalt mit Schwerpunkt Verwaltungsrecht/PBefG.



www.taxi-times.taxi

TAXI times

PARTNER

VERSICHERUNG

GARANTIEN

VERMITTLUNG

TAXIANKAUF

KRANKENFAHRTEN

TAXIVERKAUF

FACHPRESSE

ABRECHNUNG

WEGSTRECKENZÄHLER

UNTERSTÜTZER DES TAXIGEWERBES

DIE BRANCHEN-PARTNER

NOCH MEHR
TAXI-PARTNER:





OPTA DATA – KRANKENFAHRTEN SCHNELL UND SICHER ABRECHNEN!

Die Entwicklung visionärer Produkte und Services für den Gesundheitsmarkt war seit der Unternehmensgründung vor über 50 Jahren Grund und Antrieb für die Gründung von opta data und ist seitdem fest verankert in der DNA des Unternehmens.

Als Innovationsführer in den Bereichen Abrechnung, Software und Services im Gesundheits- und Sozialwesen zählt die opta data Gruppe unter anderem Krankentransporte, Rettungsdienste, Transportunternehmen sowie Taxi und Mietwagen zu ihren Kunden.

Innovative und perfekt abgestimmte Produkte, ausgerichtet auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden und schnell anpassbar an veränderte Gesetzeslagen oder Vorgaben der Krankenkassen, stehen im Mittelpunkt der täglichen Arbeit bei opta data.

So bietet opta data beispielsweise die Abrechnung mit Full Service und frei wählbarem Abrechnungstarif – für Kunden, die bei der Abrechnung ihrer Krankenfahrten Verwaltungsaufwand einsparen und Kürzungen durch die Kostenträger zuverlässig vermeiden möchten.

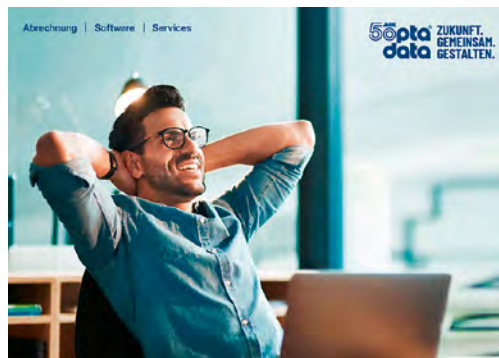
Alle Infos zum Abrechnungsservice von opta data unter: www.optadata.de/abrechnung

Als Erweiterung und Ergänzung des Abrechnungsservice stehen dem Kunden zudem die unterschiedlichsten Zusatzleistungen zur Verfügung. Im

AktivService Codierung beispielsweise übernimmt opta data die Ermittlung der sechsstelligen Positionsnummer, der Gesamtbruttosumme und der zu berücksichtigenden Kilometeranzahl für den Kunden. So hilft der Service, Kürzungen und Absetzungen zu vermeiden, die durch die verschärften Prüfungen der DTA-Positionsnummern und der gefahrenen Kilometer seitens der Krankenkassen immer häufiger auftreten können.

Direkte Unterstützung durch Abrechnungsexperten bei Beanstandungen der Kostenträger bietet opta data ebenso in den verschiedenen Varianten der Aktiv-Schutz-Familie zur Sicherung vor Zahlungsausfällen aufgrund von Absetzungen.

Gerne beraten wir Sie persönlich: Senden Sie uns einfach eine E-Mail an transporte_vertrieb@optadata-gruppe.de



4 U ASSEKURANZMAKLER – IHR GARANT FÜR NIEDRIGE PRÄMIEN MIT GUTEM SERVICE

Seit mehr als 16 Jahren stehen wir als Problemlösungspartner an der Seite des Taxigewerbes. Mit innovativen Versicherungskonzepten, maßgeschneidert auf unsere Unternehmer, konnten wir unsere Agentur zu einem der erfolgreichsten Taxiversicherungsmakler in Deutschland machen.

Für 2022 haben wir für unsere Kunden mehrere Konzepte entwickelt, jeweils abgestimmt auf die Größe und Zusammensetzung des Fuhrparks. Gerade in diesen schwierigen Zeiten wissen wir, dass jeder gesparte Euro zählt. Im Schnitt können Kunden, die zu uns wechseln, zwischen 25 bis 30 Prozent ihrer derzeitigen Prämie einsparen. UND: Ab sofort bieten wir Ihnen Ihre Prämie 2022 als Festprämie für Ihre Flotte an!

Rund um Ihren Taxi- oder Mietwagenbetrieb kümmern wir uns um die richtige Absicherung in den Bereichen Betriebshaftpflichtversicherung, Rechtsschutz, Fahrerschutz, Vermögensschaden.

Ein weiterer Fokus liegt derzeit in der Absicherung des Unternehmers gegen etwaige Regressforderungen der Behörden in Verbindung mit Corona-Hilfen oder



Kim Sombrutzki

Kurzarbeitergeldern. Hier analysieren wir Ihre derzeitige Haftung und bieten Ihnen die passende D/O-Versicherung als Absicherung an.

Die 4 U Assekuranz ist ein Familienbetrieb, geleitet von Marion und Kim Sombrutzki. Der persönliche Kontakt steht dabei im Vordergrund. Also zögern Sie nicht, sondern fragen Sie uns: 4 U Assekuranzmakler – Der Spezialist im Taxigewerbe.

TAXIVERMIETUNG

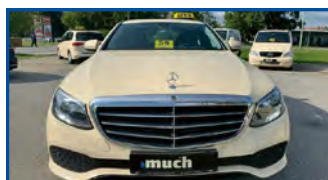


TAXI-RENT
0180 - 222 1 222
Festnetzpreis 6 ct/ pro Anruf. Mobilfunkpreis max. 42 ct/min
www.taxirent.de
Vermietung von Taxi-Ersatzfahrzeugen



leihtaxi.de Tel: 0800 590 33 20
Zustellung bundesweit
Ersatztaxi Mietwagen BTW-Rollstuhlbus

TAXIVERKAUF



E 200 D - BAUJAHR 2018
95'km, ab 10,-€/Tag
Ankauf - Verkauf - Vermietung
Telefon: 0 80 41 / 78 89-0
www.taxifahrzeuge.de

VW Crafter 35 MR 2.0 TDI BTW mit Smartfloor-Systemboden
EZ: 04/2018 · HU: Neu · 108.000 km
75 kW · Schaltgetriebe · Diesel
Umweltplakette: 4 · Anzahl Sitzplätze: 9
24.999 €
Netto (zzgl. MwSt.)
Tel.: 03381-368685 · **www.taxi-zentrum.de**

GARANTIE

NEU: Absicherung nun auch für Elektro-Fahrzeuge!
Ab sofort Anschluss-Garantien, Akkus / Batterie, auch mit abgesichert, in den Varianten 1, 2 oder 3 Jahre, bis zu einer Gesamtleistung von 250 / 360 oder 400 TKM, erhältlich. Ratenzahlung möglich.
Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!
Mit uns fahren Sie gut!

Jetzt Angebot erhalten:
0170 9898001
service@moti.center




Ersatz-Taxi-Vermietung
Bundesweit
Hotline 08 000-36 86 86
www.taxi-zentrum.de

INKLUSIONSTAXI



ALTEC
Tel.: +49 7731 8711-0
info@altec.de **www.altec.de**

Rampen und Verladetechnik

BERATUNG



PRILOP & PARTNER
UNTERNEHMENSBERATUNG
und Beratung mit Schwerpunkt
Mobilität und Verkehrsbetrieb
Taxi- und Mietwagenunternehmen
Dipl.-Kfm.(FH) Florian Prilop
T +49 (0) 5371 94 59 027
beratung@prilop-partner.de
www.prilop-partner.de

JETZT BUCHEN

KLEINANZEIGEN IN TAXI TIMES

Preisachlass für Mehrfachschaltungen:

2-malig 5% | 4-malig 10%

Dauerbuchung bis auf Wiederruf

(Mindestaufzeit 24 Monate) 20%

ANZEIGENFORMATE

43x40mm 220 €

43x80mm 410 €

90x30mm 350 €

90x40mm 410 €

Mailen Sie uns Ihre Anzeige: E-Mail: anzeigen@taxi-times.taxi

Hotline: 0151 270 829 76

SERVICE-GEBÜHREN FÜR FREE-NOW-TAXIKUNDEN

Seit einigen Wochen verlangt die Vermittlungsplattform Free Now bei jeder Taxibestellung eine zusätzliche Gebühr. Das Unternehmen erhöht damit die Preisunterschiede zwischen der Taxi- und Mietwagenoption.



Kreativer Protest eines Ex-Free-Now-Partners, der wie die Faust aufs Auge passt.

Nach einer nur fünfwöchigen Erprobungsphase in Hamburg und München erhebt Free Now seit September von seinen Fahrgästen deutschlandweit eine „Gebühr“ von 79 Cent brutto für jede per App bestellte Taxifahrt.

Außerdem stellt der Vermittler Fahrgästen in sechs Städten – Bonn, Düsseldorf, Essen, Frankfurt am Main, Köln und Offenbach – die Stornierung einer Fahrt in Rechnung, sofern diese mindestens zwei Minuten, nachdem ein Fahrer den Auftrag angenommen hat, widerrufen wird. Die Höhe dieser „Stornierungsgebühren“ schwankt je nach Stadt zwischen 3,50 Euro (Frankfurt am Main) und 8 Euro (Essen).

„Die Servicegebühr soll uns dabei unterstützen, die App stetig zu verbessern und Innovationen gemeinsam mit allen angeschlossenen Unternehmern weiter voranzutreiben“, heißt es zur Begründung. Betont wird, dass der Betrag ausschließlich bei Taxifahrten erhoben wird, nicht aber bei Mietwagen- oder E-Scooter-Fahrten. Alle diese Beförderungsarten sind für die Kunden über ein und dieselbe App abrufbar. Der auf einen Blick sichtbare Preisunterschied zwischen Taxi und Mietwagen wird so abermals vergrößert und macht (mal wieder) die wahre Absicht deutlich, welche die Daimler/BMW-App tatsächlich seit dem Moment verfolgt, als man die Marke mytaxi in Free Now umwandelte und all den Taxi-

kunden seitdem parallel die zusätzliche Option einer Ride-Buchung anbietet. Wer das nutzt, bestellt dann anstelle eines Taxis einen Mietwagen mit Chauffeur – und bucht somit eine Fahrt bei einem Mietwagenpartner, der taxiähnlichen Verkehr durchführt und in den meisten Fällen illegal agiert, weil er beispielsweise die Rückkehrpflicht missachtet.

Nun sind Free Now im „Ride“-Segment aber nach wie vor die Hände gebunden, da man das von Uber aufgezwungene Preisdumping mitmachen muss. Während der Plattformanbieter Mietwagenfahrten also billiger anbietet, werden Taxifahrten indirekt verteuert. Damit geht Free Now einen großen Schritt weiter im Bemühen, seinen Kunden das Taxi zu verleiden und den Mietwagen attraktiver zu machen. Der Grund ist klar: Vermittelte „Ride“-Fahrten zum Dumpingpreis sind für einen Plattformbetreiber wie Free Now trotzdem lukrativer als vermittelte Taxifahrten, da die prozentuale Provision bei Ride-Fahrten dreimal so hoch ist wie bei vermittelten Taxifahrten. Einen Teil dieser Differenz soll nun der Fahrgast bezahlen – oder eben endlich zum „Ride“-Angebot wechseln.

Allmählich müsste auch den letzten der noch verbliebenen Taxipartner klar werden, dass ihnen ihr Fahrtenvermittler mehr und mehr die Taxifahrgäste in den Mietwagenbereich zieht. ■

jh, ar

IMPRESSUM

Verlag

taxi-times Verlags GmbH
Persiusstr. 7
10245 Berlin, Deutschland
Telefon: +49 (0)30/55 57 92 67-0,
E-Mail: info@taxi-times.com,
Internet: www.taxi-times.com
Geschäftsführung: Jürgen Hartmann

Bankverbindung

Stadtsparkasse München
BLZ 70150000, Kontonummer 1003173828
IBAN: DE89701500001003173828
BIC: SSKMDEMM
UST-ID: DE293535109
Handelsregister: Amtsgericht München
HRB 209524

Redaktion redaktion@taxi-times.com
Simon Günnewig (sg), Jürgen Hartmann (jh, V.i.S.d.P.),
Axel Rühle (ar)

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Wim Faber (wf), Hayrettin Şimşek (hs);
Gisela Spitzlei (gs); Axel Ulmer (au);
Remmer Witte (rw)

Grafik & Produktion

Katja Stellert (Artdirektion),
Ivan Cottrell;
Raufeld Medien GmbH,
Paul-Lincke-Ufer 42/43, 10999 Berlin,
Telefon: +49 (0)30/69 56 65 936

Anzeigenleitung, Online-Verkauf, Vertrieb

anzeigen@taxi-times.taxi
Telefon: +49 (0)30/55 57 92 67-0

Druck

Silber Druck oHG, Otto-Hahn-Straße 25,
D-34253 Lohfelden

Taxi Times DACH erscheint seit 2016

Erscheinungsweise 4 x pro Jahr
Heftpreis: 4,80 €, Jahres-Abo: 35 € (inkl. MwSt.
und Versand) ISSN-Nr.: 2367-3834

Weitere Taximagazine aus dem Taxi-Times Verlag:
Taxi Times Berlin
Taxi Times München

INTERESSIERT AN NOCH MEHR INFOS ZUR PBefG-NOVELLE UND ZUR ELEKTROMOBILITÄT?



UNTER 
STÜTZER
DES TAXI
GEWERBES

Taxi Times-WhatsApp-Themen-Chat

- Austausch unter den Kollegen
- Links zu themenspezifischen Taxi-News



Jetzt beitreten und keine Neuigkeiten verpassen:



Hier erhalten Sie
den Einladungslink
für unsere Gruppe
„PBefG-Novelle“.

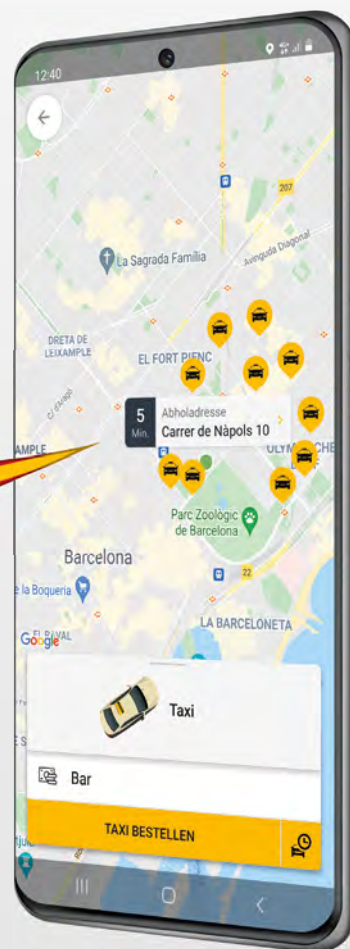
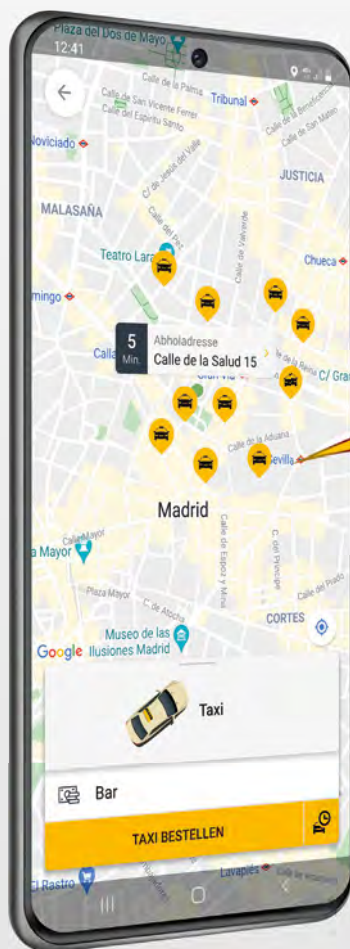


Hier erhalten Sie
den Einladungslink
für unsere Gruppe
„Zukunftstaxi“.

Mehr zur Elektromobilität: www.taxi-times.com/themen/fahrzeuge

Bienvenidos

a Barcelona y Madrid



Taxi.eu erweitert sein Netzwerk. Ab August können Nutzer von taxi.eu auch in den spanischen Städten Barcelona und Madrid ihr Taxi bestellen. Weitere Städte in Spanien sollen in Zukunft folgen. Damit ist taxi.eu aktuell in 10 Ländern und mehr als 160 europäischen Städten verfügbar.



Die Taxi-App

Jetzt auch
verfügbar
in der Huawei
AppGallery



www.taxi.eu